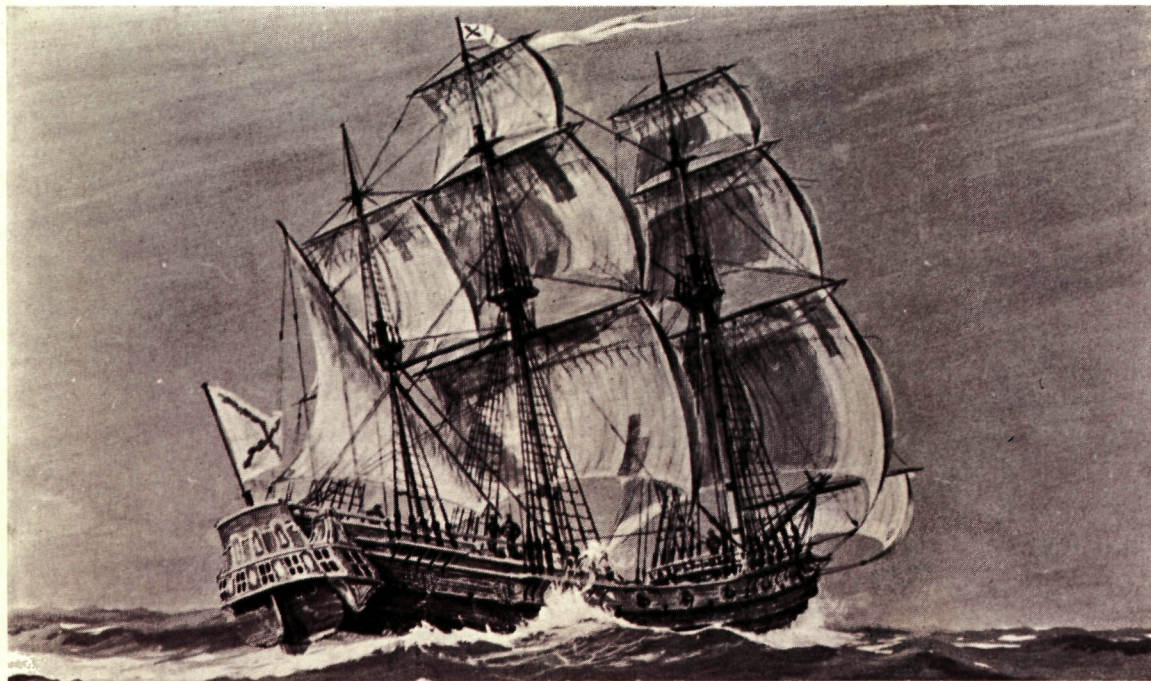


NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift - sept. 1970 - revue maritime bimestrielle



FREGATE CORSAIRE NEPTUNUS

De sovjet marine

La frégate corsaire Neptunus

Maritiem panorama

Amiraux, Capitaines et Corsaires de Belgique

Congo waterways



4



BOELWERF

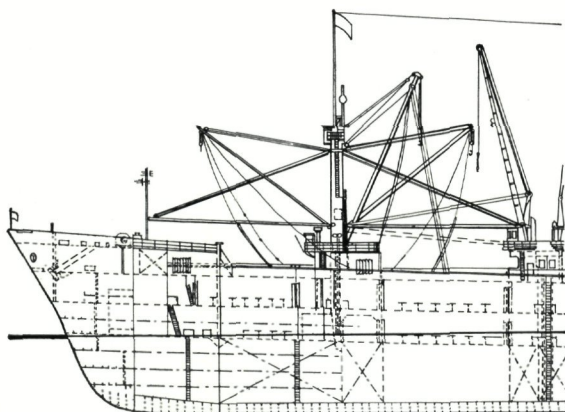
N.V. TEMSE S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

**Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ
GRAMME", het visserijwachtschip
"GODETIA" en 4 kustmijnenvegers**

**Constructeurs du ketch de recherches
"ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche
"GODETIA", et de 4 dragueurs de mines
côtiers**

NEPTUNUS

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

— revue maritime bimestrielle

**Directeur de la revue -
Directeur van het tijdschrift**

J.C. Liénart

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

E.A. Van Haverbeke

COLLABORATEURS - MEDEWERKERS

J. Dreesen, J. De Ridder, L. Daneels,
F. Dumont, L. Hoornaert, J. Hardy,
G. Foutré

J. Verleyen, H. Rogie, W. Goethals
H. Berkenbosch, V. Segart G. Gouwy,
C. Adam, Dalozé, L. Lanoo, Scarcériaux,
R. Verpoort

Photos - Foto's

R. De Meersman, Ph. Grandclaudon

Dessins - Tekeningen

J.P. De Cupère

Lay-out

E. Van Haverbeke

ADMINISTRATIE - ADMINISTRATION

Briefwisseling, adresveranderingen,
publiciteit, 't winkeltje.

Correspondance, changements d'adresse
publicité, la boutique.

Directeur publiciteit - publicité

C. Beatse b.p. 17, 8400 Oostende

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende

Tel. 059/814 02 ext. 389

VENTES - ABONNEMENTS -

ABONNEMENTENDIENST

C.C.P. 1755 Société Générale de Banque
Oostende - C.P.T. : 40 07 79 Neptunus.

P.R. 1755 - Generale Bankmaatschappij
Oostende - Rek. 40 07 79 Neptunus.

150 F gewoon - normal

200 F steun - soutien

300 F ere - d'honneur

RAAD VAN BEHEER -

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter : M. Gorts

Secrétaire-trésorier -

Penningmeester-sekretaris : Ch. Freys

Beheerders - Administrateurs : C. Beatse,

R. Dhont, F. Dumont, G. Dutermé, W. Pieters,

R. Prigneaux, V. Segart,

A. Van den Driessche, J. Arys,

E. Van Haverbeke



sommaire

inhoud

à vous amis lecteurs...

aan u, vriend lezer...

j.c. liénart

de sowjet vloot

l.th. bergé

les amiraux, capitaines et
corsaires de Belgique

j.c.l.

de uniformen bij de Belgische
oorlogsvloot

r. verpoort

neptunus, frégate corsaire 1691

j.c. liénart

maritiem panorama
la vie maritime

Congo waterways

maquettisme, modelbouw.

de zeemacht — la force navale

de reserve - la réserve

ereabonnements

abonnements d'honneur

h. rogie

capt. m. piret

redaktie
rédaction

redaktie

rédaction

redaktie

rédaction

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
J. C. Liénart, H. Serruyslaan 14 - 8400 Oostende

Nr 4 - 1970

périodique maritime
maritiem tijdschrift

neptunus

Oostende, datum als postmerk

lid van de unie der belgische periodieke pers
membre de l'union de la presse périodique belge

postbus 17
boîte postale 17 8400 OOSTENDE 1



Geachte vriend lezer,

Opdat uw tijdschrift nog mooier zou zijn ...

Opdat uw tijdschrift nog meer verspreid zou worden ...

Aan elke lezer die ons tien nieuwe abonnementen aanbrengt voor 1970, zullen wij gratis een abonnement bezorgen en hem effectief lid maken van de vereniging.

Aan elke lezer die ons vijftien nieuwe abonnementen aanbrengt voor 1970, zullen we gratis een abonnement bezorgen en naar keuze een wapenschild in keramiek van een varende eenheid van onze Zeemacht of een kleurenreproductie (35 x 65) van een varende eenheid van de Zeemacht, vanzelfsprekend wordt hij eveneens effectief lid van de vereniging.

Aan elke lezer die ons twintig nieuwe abonnementen aanbrengt voor het jaar 1970, zullen wij buiten het lidmaatschap en gratis abonnement, een eksemplaar bezorgen van iedere produktie van het "Neptunus-winkeltje" - dat zijn er heel wat - en dit gedurende twee jaar !

Een ere-abonnement komt overeen met twee gewone abonnementen.

Opdat uw marine beter zou bekend worden

Opdat uw marine beter zou geliefd worden

Opdat men de standpunten van uw marine zou kennen ...

zorg voor de verspreiding van haar tijdschrift Neptunus !

Op de derde bladzijde, vindt U een aantal inschrijvingskaarten, maak er vandaag nog gebruik van en per kerende bezorgen wij aan de nieuwe lezer het eerste nummer en een overschrijvingsformulier.

Met hartelijke groeten,

Namens de raad van beheer

E.A. Van Haverbeke
Hoofdredakteur

J.C. Liénart
Directeur

périodique maritime
maritiem tijdschrift

neptunus

Ostende, date de la poste

lid van de unie der belgische periodieke pers
membre de l'union de la presse périodique belge

postbus 17 8400 OOSTENDE 1



Cher ami lecteur,

Pour que votre revue soit plus belle ...

Pour que votre revue soit plus répandue ...

A tout lecteur qui nous procurera 10 nouveaux abonnements 1970, nous donnerons 1 abonnement gratuit et nous le ferons membre effectif de l'Association.

A tout lecteur qui nous procurera 15 nouveaux abonnements 1970, nous donnerons 1 abonnement gratuit et au choix un écusson de céramique émaillée d'un navire de la Force Navale ou une planche en couleur représentant un navire de la Force Navale (35 x 65) et nous le ferons membre effectif.

A tout lecteur qui nous procurera 20 nouveaux abonnements 1970, nous donnerons outre l'abonnement gratuit et la carte de membre effectif, un exemplaire de chaque nouvelle réalisation de la boutique Neptunus et cela pendant 2 ans.

On compte que 1 abonnement d'honneur est égal à 2 abonnements ordinaires.

Pour que votre marine soit connue

Pour que votre marine soit bien vue

Pour qu'on connaisse son point de vue ...

distribuez sa revue !

Faites signer une souche que vous détacherez dans ce numéro, Neptunus expédiera au nouvel abonné un 1er numéro auquel sera joint un bulletin de versement.

Avec nos salutations distinguées,

Pour le Conseil d'Administration

E.A. Van Haverbeke
Rédacteur en chef

J.C. Liénart
Directeur

**demande d'abonnement
aanvraag abonnement**

n°

~

~

70

NAAM en VOORNAAM.
NOM et PRENOM
ADRESSE
vous prie d'envoyer un n° de neptunus à mr.
verzoekt u een n° van neptunus te zenden aan dhr.

NOM et PRENOM
NAAM en VOORNAAM
ADRESSE

qui désire prendre un abonnement à 6 n° 1970
die verlangt een abonnement te nemen op 6 n° 1970

SIGNATURE DU PRENEUR D'ABONNEMENT
HANDTEKEN NIEUW ABONNEMENT .

**demande d'abonnement
aanvraag abonnement**

n°

~

~

70

NAAM en VOORNAAM.
NOM et PRENOM
ADRESSE
vous prie d'envoyer un n° de neptunus à mr.
verzoekt u een n° van neptunus te zenden aan dhr.

NOM et PRENOM
NAAM en VOORNAAM
ADRESSE

qui désire prendre un abonnement à 6 n° 1970
die verlangt een abonnement te nemen op 6 n° 1970

SIGNATURE DU PRENEUR D'ABONNEMENT
HANDTEKEN NIEUW ABONNEMENT .

**demande d'abonnement
aanvraag abonnement**

n°

~

~

70

NAAM en VOORNAAM.
NOM et PRENOM
ADRESSE
vous prie d'envoyer un n° de neptunus à mr.
verzoekt u een n° van neptunus te zenden aan dhr.

NOM et PRENOM
NAAM en VOORNAAM
ADRESSE

qui désire prendre un abonnement à 6 n° 1970
die verlangt een abonnement te nemen op 6 n° 1970

SIGNATURE DU PRENEUR D'ABONNEMENT
HANDTEKEN NIEUW ABONNEMENT .

2.50

neptunus

P.B. 17.

8400. OOSTENDE.

2.50

neptunus

P.B. 17.

8400. OOSTENDE.

2.50

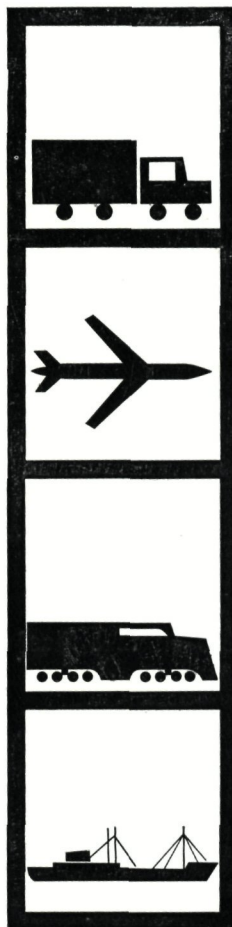
neptunus

P.B. 17.

8400. OOSTENDE.

annexe - bijlage neptunus

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL !**



Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

7148/83

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

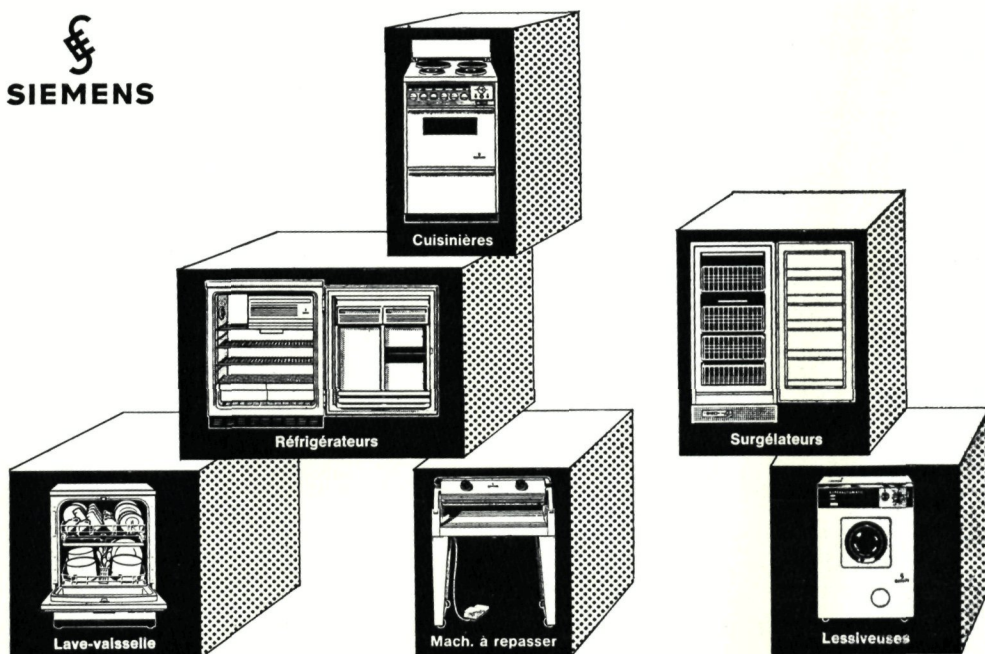
(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok, 214 ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (03) 41.14.80 app. 378

siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

G.E.T.

GENERAL ENGINEERING & TRADING CO.

AAN BOORD AAN WAL
DE MEEST DOELTREFFENDE APPARATUUR
VOOR CIVIELE EN MILITAIRE TOEPASSINGEN ZOALS :

Zenders — Ontvangers UHF & VHF
 Navigatie & Vuurleiding Radar
 Automatisatie — Signalisatie
Duplex telefoonoproepposten voor autosnelwegen
 Tele-informatie en Tele-signalisatie
 Telex-apparatuur
 No-break electrogeengroepen
 Speciale elektrische kabels
Preventieve brug- en wegdekverwarming tegen ijzelvorming
 Syncroliften
 Alle engineering problemen

Frankrijklei 70
2000 ANTWERPEN

Tel. : 03/32 42 79
Telex : 32582-Syncro-Antwp-b

«SHOPPING» in DOVER

dank zij de speciale eendagsexcursiebiljetten geldig op de pakketboten van de lijn

OOSTENDE-DOVER



Vertrek Oostende :	10u.15
Aankomst Dover :	13u.40
Vertrek Dover :	17u.00
Aankomst Oostende :	20u.20

Prijs Oostende-Dover en terug :

tot 31.10.1970 : 308 fr. (2e klas) - 392 fr. (1e klas)

vanaf 1.11.1970 : 358 fr. (2e klas) - 442 fr. (1e klas)

Kinderen van 4 tot 14 jaar : 50% vermindering op het spoortraject.

Deze eendagsexcursies kunnen ook vanuit om 't even welk Belgisch Station gedaan worden.
Van 25 tot 50 t.h. vermindering op het spoortraject.

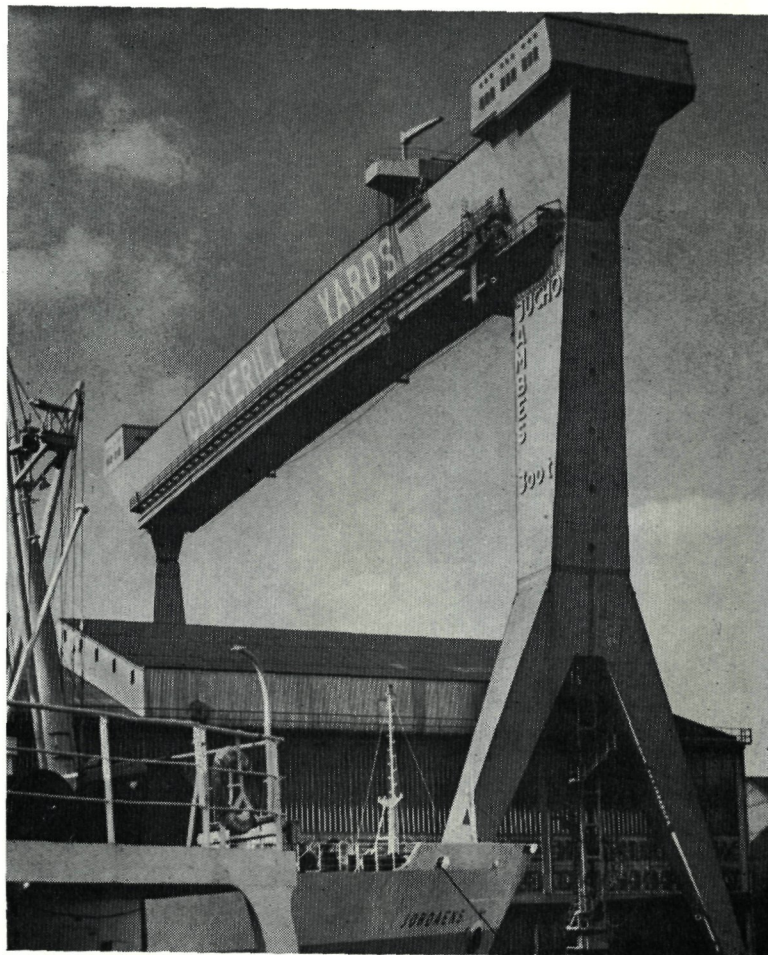
Nadere bijzonderheden :

- Pakketbotendienst, Oostende
- Erkende reisagentschappen
- Spoorwegstations en Inlichtingsbureaus N.M.B.S.

bouwen ▲
ombouwen ▲
herstellen ▲
dokken van schepen ▲
alle industriële werken ▲

tel.: 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175

telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. cockerill yards hoboken



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

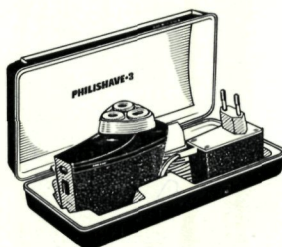
Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
Wavre	tél. 011/255 74

le Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

In the  of the City

BEKAERT

Geschenken
Huishoudartikelen

Ad. Buylstraat, 11

ARTS MENAGERS
Cadeaux

OOSTENDE

Tel. (059) 719.36

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de Belgique
pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de Belgische onderofficieren
voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

n.v. SIMKENS s.a.

41, Schranslaan — 2210 BORSBEEK

Alle fijne wijnen en likeuren
vertegenwoordigd door

Vins choisis, liqueurs fines
représenté par

C. BEATSE

tél. 02/73.18.66

Bijzondere prijzen voor de leden van de Z.M.

Conditions spéciales pour les membres de la F.N.

drukken is een zaak

beter drukken is onze zaak

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan, 37 - 8400 oostende
tel. 751.32

beheer : delrue a. + g.

SPAREN IS GOED

Combi-Sparen

bij de

KREDIETBANK

is



3 X BETER !

**United
Bonded
Stores**

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1 **Dealers n.v.**

galabal van de zeemacht

casino - kursaal **5-2-1971**



bal de gala de la force navale

Wenst U nog verdere inlichtingen ?

Secretariaat van de Vereniging : Brusselselaan 6, STROMBEEK-BEVER
(Brussel) - Telefoon 02/79.35.13 (Na 19 uur).

Voulez-vous d'autres renseignements ?

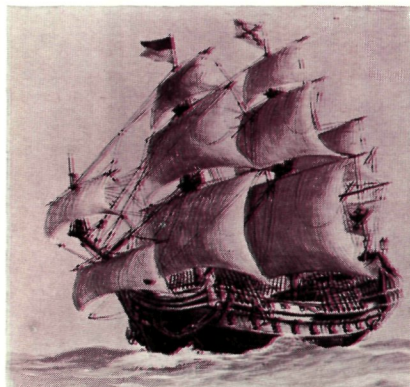
Secrétariat de l'Association : 6, Brusselselaan, STROMBEEK-BEVER
(Bruxelles) - Téléphone 02/79.35.13 (Après 19 heures).

la boutique - 't winkeltje - la boutique

Cartes de vœux

L'énorme succès des cartes de vœux 1970, exécutées par Monsieur Carlo Adam - stock complètement épuisé - et les commandes toujours constantes de la part de nos lecteurs a incité l'asbl Neptunus à faire réimprimer ces cartes de vœux, qui seront dorénavant accompagnées d'une feuille vierge; ce qui permettra à l'acheteur de les utiliser dans n'importe quelle occasion.

Il s'agit donc d'une série de quatre magnifiques voiliers du passé, exécutée en quadrichromie; notamment d'une „Flute” de la flotte Royale de Philippe II; d'un „Kogge” de l'Escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne; du „Neptunus”, une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée „Compagnie d'Ostende”. Cette série de cartes peut être commandée chez Neptunus, au prix de 40 francs.



Wenskaarten

Het enorm sukses van de wenskaarten 1970 - totaal uitverkocht - en het aandrigen van verscheidene van onze lezers, heeft er ons toe aangezet deze kaarten te herdrukken, met een blanco tussenblad. Dit zal U toelaten deze kaarten voor iedere gelegenheid te gebruiken: gelukwensen, verjaardagen, feestdagen, enz. Voor deze lezers die de kaarten nog niet kennen herhalen wij volgraag de gegevens.

Neptunus heeft beroep gedaan op de kunstenaar C. Adam. De kaarten stellen een reeks zeilschepen voor uit het verleden, uitgevoerd in vierkleuren-

druk, nl. een „Fluit” van de Koninklijke vloot van Philip II; een „Kogge” van het Vlaamse Eskader van Philip van Bourgondië; de „Neptunus” een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691 en tenslotte een der schepen van de wereldberoemde Oostendse Compagnie. Deze reeks kaarten kunnen besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 40 F per reeks.

WENSKAARTEN 1971

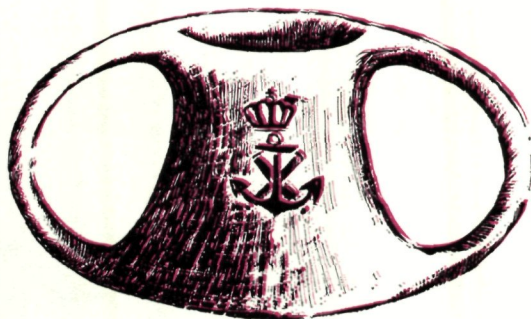
Gezien het enorm sukses van de wenskaarten 1970, ontworpen door de kunstenaar C. Adam heeft de v.z.w. Neptunus het genoegen U nu reeds de verschijning aan te kondigen van een nieuwe reeks.

Deze wenskaarten stellen de Zinnia, de Godetia en een groep HSI en een groep MSC's voor.

CARTES DE VŒUX 1971

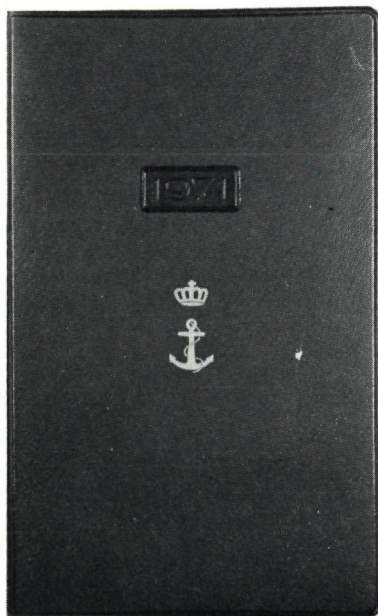
Vu le succès des cartes de vœux 1970, dues au talent de Monsieur Carlo Adam, l'ASBL Neptunus a le plaisir de vous annoncer la parution prochaine d'une nouvelle série.

Ces cartes représenteront successivement quelques unes de nos unités dont le Zinnia, le Godetia, une flotille d'MSC et une flotille d'MSI.



Prachtige Bierpot in kunstkeramiek van Bouffioulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende P.B. 17-OOSTENDE. Prijs - 100 F. per postcollie + 25 F.

Magnifique chope en céramique d'art de Bouffioulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Ostende) B.P. 17-OSTENDE. Prix: 100 F. par colis postale + 25 F.



ZEEMANSAGENDA 1971

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is van af heden te verkrijgen bij Neptunus. Naast een uiterst efficient kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen:

Alle vlaggen van de wereldvloot en oorlogsmarines. De Vloot 1971 Zeemacht. Afstand in zeemijlen van Oostende naar de voornaamste havens in de Noordzee en van Gibraltar naar de havens in de Middellandse Zee. Omzettafel van Centigrade naar Fahrenheit.

m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,— F. op onze bankrekening.

AGENDA DU MARIN 1971

Cet agenda, spécialement conçu pour qui s'intéresse à la mer, peut être obtenu dès à présent chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient encore en quelques planches intéressantes, tous les pavillons des marines marchandes et des marines de guerre; la Flotte de la Force Navale 1971; une Table des distances en milles marins d'Ostende aux principaux ports de la Mer du Nord, et de Gibraltar aux ports de la Mer Méditerranée; une Table de conversion des températures Centigrade en Fahrenheit.

C'est l'Agenda du Marin pour le Marin! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F. à notre compte en banque.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 140 F plus 25 F verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 140 F pièce + 25 F frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.



Momenteel verkrijgbaar —

En magasin —

Zeemacht — Force Navale	
Marine basis Zeebrugge —	
Base Navale Zeebrugge	
Zinnia	Heist
Mechelen	Rochefort
Van Haverbeke	Knokke
De Brouwer	Nieuwpoort
Breydel	Koksijde
Artevelde	Veurne
Truffaut	Turnhout
Bovesse	Tongeren
Charleroi	Audenaarde
Malmédy	Ougrée
Spa	Dinant
Stavelot	Andenne

Aan U, vriend lezer...

Huidig nummer is niet zo dik als het vorige, het is inderdaad het produkt van de vakantie en ook onrechtstreeks de gemeenteverkiezingen. Deze vakantieperiodes van de druknijverheid zijn een buitenkansje voor typgrafen, binders en drukkers, om een welverdiende rust te nemen na maanden werk aan een tempo tegen het uurwerk. Tussen deze vakantie in moet de redaktie het klaar spelen een nummer samen te stellen dat meteen verschijnt bij het hernemen der werkzaamheden, maar vertraging heeft door het enorm aantal verkiezingspamfletten die onze drukker moet leveren.

Vele tijdschriften slaan een nummer over op dit tijdstip van het jaar. Wij hebben er de voorkeur aan gegeven een minder lijvig nr 4 te publiceren. Stof is er bij de vleet, er is nooit tekort aan nieuws uit de maritieme wereld, enig door zijn dynamisme en onuitputtelijke bron van kennis, en herinneringen.

In dit nummer zult U dus tevergeefs zoeken naar het artikel van onze beste vriend, oppermeester J.B. Dreesen die op een meesterlijke wijze weet te putten uit de zeemanskist, naar woorden en uitdrukkingen eigen aan de zeeman en ze etymologisch weet te verklaren.

Verder ontbreken aan het appel, de rubriek over de Franse, Engelse en Nederlandse marine, evenals het vervolg op het relaas van de heer Verleyen die ons in het spoor van Commandant Goor, de Congo van 50 jaar geleden doet herleven. Dit alles wordt U in het nummer 5 aangeboden waar we opnieuw starten met de vertrouwde artikelenreeks. Vandaag hernieuw ik mijn oproep van de maand juni, opdat U mij zoudt steunen bij het aanbrengen van nieuwe abonnees. Wees ervan overtuigd : de marine dient in ons land uitgebreid te worden. Dit is voor ons een noodzakelijk iets. En U weet dat bij mij «Marine» zowel koopvaardij als oorlogsmarine, als haveninfrastructuur en de maritieme zakenwereld omvat. Doch opdat dit geschiedde en vlug geschiedde moet het publiek «voor» zijn. Onze gemeenschappelijke inspanning strekt naar dit enig doel...

Neptunus is uitgegroeid tot een degelijk maritiem tijdschrift aangenaam bij de lezing en 100% «voor» helpt ons het door vele mensen te laten lezen... en U zeelui! vertrouw ons uwe gedachten, zij zullen hun plaats vinden in ons tijdschrift.

A vous, amis lecteurs...

Ce numéro est plus maigre que les autres, il se ressent des vacances et aussi de la période électorale. En effet, les congés dans l'industrie du Livre ont permis aux typographes, relieurs, imprimeurs de prendre un repos bien mérité et de nouvelles forces, avant de se jeter à nouveau dans la course contre la montre qui, cette année plus que toute autre, est leur sort.

La rédaction s'est efforcée d'assembler un numéro à paraître au plus vite après les congés, et ce dès la reprise de la vie active normale qui doit succéder aux élections communales qui ont bousculé nos habitudes. C'est pourquoi nous avons dû nous résigner à sortir un n° 4 un peu plus maigre et plus tard que nous ne l'aurions aimé. La matière ne manque pas, par ailleurs. Il n'y a, en effet, que trop à dire de ce monde maritime si dynamique, si vivant, et si riche en enseignements, en souvenirs.

Vous ne verrez donc pas dans ce numéro la chronique devenue familière de notre excellent ami, le 1er Maître principal J.B. Dreesen, qui puise généreusement, dans le coffre du marin, les mots et les expressions particulières du langage de la mer et les explique avec bonheur en retraçant leur origine et leur histoire ; ni les chroniques consacrées aux marines française, anglaise et hollandaise ; ni la suite du récit de M. Verleyen qui, dans le sillage du Commandant Goor, nous a entraînés au Congo d'il y a 50 ans. Ce sera pour le numéro 5 où nous retrouverons notre rythme et notre cadence habituelle. Aujourd'hui, je vous renouvelle mon appel du mois de juin, pour que vous nous accordiez votre aide à nous apporter de nouveaux lecteurs. Soyez-en persuadés : la Marine dans notre pays doit se développer. Cela est une nécessité. Et vous savez que quand je dis la « Marine », j'englobe sous ce nom la marine marchande et la marine de guerre, l'infrastructure portuaire et le monde des affaires maritimes. Mais pour que cela arrive, et arrive vite, il faut que le public soit « pour ». Tous nos efforts tendent à cela. Neptunus est devenu un revue valable, agréable à lire et qui est « pour ». Aidez-nous à la faire lire à beaucoup de gens... et vous, les marins, confiez-nous vos idées ; elles trouvent naturellement leur place dans nos pages et nous mettrons tout notre soin et notre goût à les présenter comme elles le méritent.

DE SOWJET VLOOT



L.TH. BERGE

Tot vóór een twintigtal jaren bleek de USSR niet het minste belang te stellen in een grote wereld zeemacht. Wanneer wij even grasduinen in de geschiedenis, dan vernemen wij dat in 1827 de Russen een grote maritieme overwinning behaalden op de Turken, namelijk in de Baai van Navarino, alhoewel hen dit slechts gelukte met behulp van Franse en Engelse schepen. Hoe paradoxaal het ook moge klinken, deze overwinning was grotendeels te danken aan een Nederlandse schout-bij-nacht, Heiden J.L., die ten tijde van Tsaar Peter de Grote adviseur was van diens zeemacht. Het bleek namelijk dat de Tsaar zich wel voor de zeevaart interesseerde en regelmatig enige tijd doorbracht in Nederlandse zeevaartkringen. In 1905 had een tweede grote zeeslag plaats waar praktisch gans de Russische vloot gekelderd werd. Een groot aantal schepen onder bevel van Admiraal Rodjestwenski, met een bemanning van circa 12.000 koppen, werd vanuit de Oostzee naar Japan gezonden. Nabij het eiland Tjoejima, gelegen in de straat van Korea, werd de Russische vloot, waarvan de bemanning fel geleden had door ontbering en uitputting, na een reis van 17.500 zeemijlen (zeven maanden vaart) totaal uitgeschakeld. De Japanse vloot voer onder het bevel van Admiraal Togo.

Hier en daar worden nog enkele kleine schermutselingen in de geschiedenis vermeld, maar de Russen schenen alle interesse voor een hoogzeenvloot verloren te hebben. Eerst in 1918 werd een kleine activiteit waargenomen. In 1940-1944 speelden de Russen meer een defensieve rol en zij beperkten hun activiteiten op zee rond de wateren van Moermansk en de Baltische Zee. (Reden: aanvoer van zeer noodzakelijke oorlogs- en andere produkten).



Het gebrek aan belangstelling was te wijten aan de volgende punten :

- a. een ontoereikend budget voor de zeemacht.
- b. de legerleiding had geen interesse voor één vloot.
- c. de onderlinge strijd tussen het leger en de vlootafdelingen.

De laatste jaren echter, en meer bepaald rond 1950-1958, schonk de Russische «legerleiding» meer aandacht aan een degelijke vlooteenheid, voornamelijk onder impuls van de dynamische leider Kroetsjov. Na de krachtproef tussen USSR en USA in 1962, met betrekking tot Cuba, viel uiteindelijk de beslissing. «De Vloot kwam er». De Admiraliteit te Moskou, die vroeger in één enkele verdieping gehuisvest was, kreeg plots de toelating een gans gebouw te betrekken, en een nieuwe coördinatie kwam tot stand. Dit gebouw is een reusachtig kompleks, voorzien van alle nodige elektronische installaties, computers, telex, enz. Enkele jaren geleden begon de Sowjet Marine, gesteund door de Russische legerleiders, de coördinatie door te werken van vier wel bepaalde zeeverdelingen :

De Baltische Sektie, die de oudste in jaren is. (Deze sektie wordt «Baltiysky Vloot» genoemd). Stunpunten zijn : Leningrad, Tallin en Gdynia. Zij verloren echter een zeer belangrijke basis in Finland. (Porkhala).

De Noordzee Sektie (basis Moermansk, Polarnoje en Rostock). (Deze sektie noemt men «Svernnyji Vloot»). Hier heeft USSR geen vaste steunpunten, maar beschikt wel over een groot aantal hulpschepen die, vanuit Moermansk en Leningrad, regelmatig rond en boven de Orkneyeilanden bevoorradingen uitvoeren.

De vroegere Zwartzeevloot, die sinds 1964 een uitloper heeft gevonden in de Middellandse zee, wordt de «Tschernomsskyvloot» genoemd. Zij heeft haar steunpunten in Nikolajev, Sebastopol alsmede in Aleksandrië en tracht tevens vaste voet te krijgen in Tunesië en Algerië. Zij verloor een zeer belangrijke steunplaats in Albanie, met name Durozzo. Er wordt nog verondersteld dat op het eiland Sasseno nog een U boot basis van de USSR is. Deze basis, bestaande uit moderne U-boot-bunkers, werd volledig door de USSR gebouwd.

Gedurende een bepaalde periode had deze vloot ook een steunplaats in Joegoslavië, Grieken, ex : Fiume, doch deze laatste werd door de onzekere toestand in dit land opgegeven. Zo ook met Roemenië, steunplaats voor U-boten, Sulina.

De Pacific Vloot of «Tichookeanskij (Noord en Zuid) genoemd, had vroeger steunplaatsen in het machtige China (Port Arthur), doch verplaatste deze naar Indonesië. (Men weet dat Indonesië, als jong zelfstandig land, een zeer sterke vloottenheid heeft, die voor 80 % bestaat uit schepen van Russische makelij). De USSR steunpunten, gans nieuw uitgebouwd, zijn Sovjetska, Vladivostok, Komandorsky en Anadyr. In Noord Korea zijn er praktisch weinig steunpunten.

Deze vier afdelingen, die zelfstandig opereren maar onder toezicht van de Sowjet Marine, worden gecoördineerd, worden op elke minuut ingelicht over de ligging, de bevoorrading enz. der USSR schepen.

Wanneer men nu aandachtig de wereldkaart bekijkt, valt het op hoe de leiding van de Sowjet Marine deze vier sekties zodanig heeft ingedeeld dat zij een soort tang vormen die bepaalde Westerse landen omringt. Sektie één, de Baltische Sektie, vertrekt van Tallin (USSR) en gaat voorbij Zweden en Noorwegen naar Moermansk ; aangesloten aan Sektie 2 (Noordzeevloot) van Moermansk via de Orkneys langs Ierland naar Gibraltar. Sektie 3, Zwartzee en Middellandse Zee, vertrekt van Sebastopol via Aleksandrië (eventueel) Tunesië naar Gibraltar. Sektie 4 vertrekt vanuit Vladivostok over Indonesië, naar Accra (Hana). Daarom ook vinden wij in de laatste jaren een verhoogde aktiviteit van de USSR vloot rond de Indische Oceaan.

Deze «tangvorm» indeling werd reeds eerder toegepast door de vroegere legerleiding, namelijk op het Oostfront. Thans vormt zij een zeegrendel voor blokkade.

De Sowjet Marine krijgt voornamelijk inlichtingen van hun zogenaamde «Elint» (Electronic Intelligence Trawlers), schepen die zowat overal ter wereld verspreid zijn. Men vindt ze bij de Nato zeemanoeuvres, terugkeer van kosmonauten enz. en zij vergaren op enkele tientallen mijlen afstand de nodige inlichtingen. Deze trawlers zijn elektronisch zeer goed uitgerust. We kennen trouwens het soortgelijk geval van de Pueblo. Een minder bekend geval in 1968, was met de USSR «Kregov Strov» vessel. Dit schip werd geënterd door de Braziliaanse vloot en opgelegd voor 20 dagen in Santos, daarna vrijgelaten. Soortgelijk geval tussen Ghana en USSR deed zich voor in 1969.

Het onderscheid tussen deze trawlers en de USA eenheden bv. Pueblo, ligt voornamelijk hierin dat de laatste gekenmerkt worden door letters en de trawlers slechts doorgaan als visserijschepen.

Ontleden wij nu de sterkte van de USSR vloot. Gegevens zijn schaars. Toch hebben wij ons best gedaan, uit alle mogelijke technische tijdschriften een zo precies mogelijk totaal op te maken.

In volgende tabel trachten wij U zo nauwkeurig mogelijk de sterkte van de USSR vloot weer te geven en in de vier sektie zeeën, met dien verstande, dat wij U de gelijkaardige Westerse benamingen geven.

SOVJETSTERKTE EINDE 1969

BENAMING	CODE	AANTAL	TOTAAL
Hoogzeevloot			
A. Vliegdekschepen			
Zware kruisers	VC	geen	geen
1. Helicruisers	BB	geen	geen
2. Cruisers a - b - c	Type Moskva	17	3
3. Destroyers	Type : Sverlov, Chapaev, Kirox		
	Guided Missiles		
	Kresta (a), Kynda (b), Kashin (c)		
	Krupny (d), Kildin (e), Kotlin-Sam (f)	39	203
4. Subm. Jagers/escorts	Kotlin (a), Tallin (b), Skory (c)	76	
5. Escorts destroyers	Mirka (a), Petya (b), Kola (c)	88	
	Riga (d)		
B. Speciale Auxiliaries	Ugra, Lama, PM131, Don, Purga		17
C. 1. Minesweepers	T58, T43		301
2. Coastal minesw.			171
3. Coastal escorts	Kronstadt, Poti, SOI		301
4. Kampschepen			
a. Missiles MTB	OSA, Komar	167	526
b. MTB	P4, P6, Shershen	359	
5. Landingsschepen	LST, MP2, MP4, MP6, MP8, MP10, Alligator, Pelnocny		189
Dieptezeevloot			
Submarines 1. A + B	a. Nuclear powered en Ballist Missiles	112	462
2. A + B	b. Missiles Sub.	78	
3. —	c. Fleet subm.	272	
Auxiliaries (Divers.)			
			1.478
			3.544

Bestuderen wij deze tabel, dan staat het onomstootbaar vast, dat de USSR geen enkel vliegdekschip bezit; (in 1944 was er de Krasnojé Znamya en de verkregen Graf Zepelin als Duitse oorlogsbuit) met uitzondering van de drie innovaties, Moskva en Stalingrad (15.000 standaard ton, snelheid 32 knopen. - De derde naam is mij niet bekend), in zoverre, dat deze als vliegdekschepen kunnen beschouwd worden.

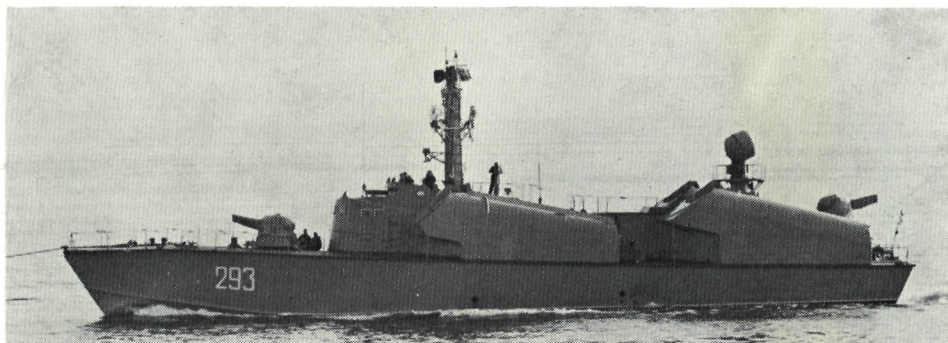
De reden ligt voor de hand. USA is in zekere zin de «politiewacht» op alle zeeën, dit terwille van haar prestige, en eveneens om hulp te bieden aan bepaalde gebieden, zoals Vietnam, Korea, enz. Zij moet dus de ganse wereld kunnen bereiken, daar waar de USSR slechts naar goedgevoelen opduikt, en bijgevolg geen vliegdekschepen nodig heeft.

STAND SOVJETMARINE 1969

KLASSE	Aard	T.	AT	Bal- tische Zee (S) xx	Noord- zee (O) xx	Zwar- te Zee (B) xx	Paci- fic N&Z. (V) xx
Hoogzeevloot							
A. Helivliegdekschepen	G.M.	2	3	1	—	1	1*
B. Kruisers	G.M.	15	17	5	2	7	3
C. Destroyers	Convent. 'I	39					
	G.M.	76	203	50	41	65	47
	Jagers	88					
	Escorts						
D. Support Auxiliaries			17	6	2	5	4
E. Minesweepers			177	38	23	52	64
Diverse schepen							
1. Kampschepen	a. Miss. MTB	167	526	113	41	192	180
	b. MTB	359					
2. Coastal minesweepers			171	68	32	41	30
3. Coastal escorts			301	79	41	82	99
4. Landingsschepen			189	39	22	58	70
Dieptezeevloot							
Submarines	a. Nuclear & Ballistic G.M.	112					
	b. Missiles & Ballistic Sub.	78	462	94	83	156	129
	c. Fleet Sub.	272					
Auxiliaries (Div.)							
			1.478	'quo	'quo	'quo	'quo
TOTAAL :							
			3.544	493	287	659	627
* nog in aanbouw. Latere steunplaats. xx Kernletters achter de zeeën; bv. Baltic = S							

In feite zijn de Moskva en de Leningrad geen grote innovatie. Inderdaad, de verbeterde Japanse slagschepen van de ISE klasse (1914) en verbouwd in 1943, hadden reeds identiek hetzelfde type, voorplecht als zware kruiser, achterplecht als vliegdekschip. De Moskva en de Stalingrad zijn Helischips (Helicopters) en geschikt voor VLP. (Vertical Landing Plane).

Volgens inlichtingen beschikt elk schip over twee extra en afzonderlijke stuur- en bakboord schroeven, wat zijn snelheid in het onmiddellijk kunnen keren mogelijk maakt, en is bijgevolg geschikt als kruiser, helischip en commando-eenheidsschip zoals de Jeanne d'Arc (ex: La Résolue-verbouwd-Frankrijk) en de «Fearless» en «Interpride» (Engeland). Grote slagschepen heeft het huidige USSR niet, maar zij bezit wel vestzak-schepen van het type «Sverdlov» (begin stadium 1951) (15.450 standaard ton, 35 knopen),



▲ Torpedosnelboot «OSA»-klasse

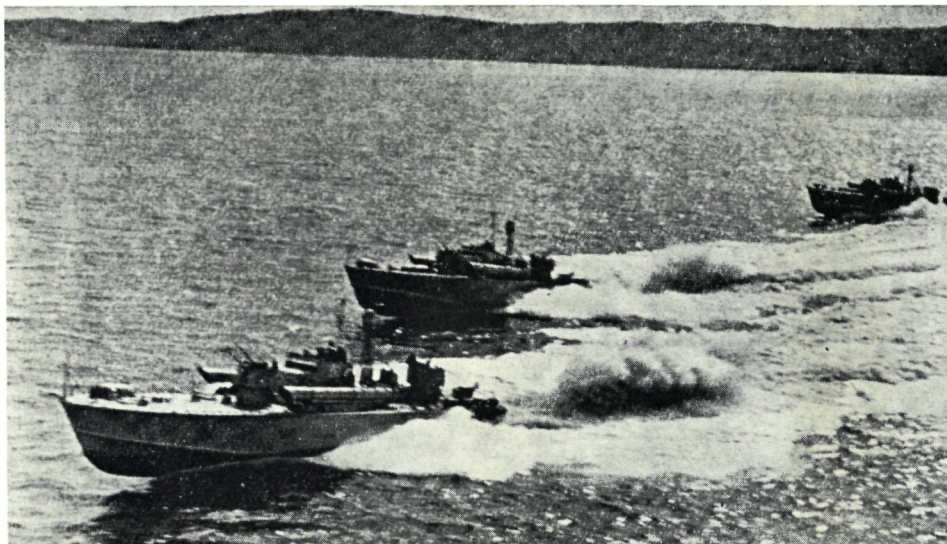
doch die, naar wij vernemen, naar «scrap» verwezen werden. (Indonesië bezit één Sverdslov «Irian» genaamd). De voorloper van het type Sverdslov was de Chapaev Klas (jaren 1948-51).

Opgemerkt wordt dat de «brug» in feite een kopie is van de oude Italiaanse slagschepen. Zo bv. het Sverdslov type, heeft veel gelijkenis met het Italiaanse oorlogsschip Muzio Attendolo (1934) De Kirov (periode 1936-45/46) heeft als model Zara. De USSR bezit jagers (destroyers), en antidiukbootjagers, in totaal 165, van de klasse Skory, Kresta, Kynda, Krupny, Kashin e.a.

Deze jagers variëren van 6.000 standaard ton naar 3.200 T; (snelheid 30-36 km), de kleinere jagers en corvetten beneden de 3.000 ton, waarvan sommige Guided Missiles zijn. (526 in totaal).

Volgens de laatste opzoekingen worden de jagers (6.000 à 3.200 T standaard), in versneld tempo gebouwd. De nieuwe types Kynda, Kotlin, Sam and Kashin, die zeer snel zijn en uiterst goed bewapend, worden gehandhaafd mits enkele moderne aanpassingen. Speciale aandacht wordt besteed aan missiles en electronische uitrusting. Zo zijn de Fregatten

▼ Torpedosnelboten in volle aktie



Kola en Riga uitgerust met raketten van nieuwe makelij. De snelboten Komar en Osa hebben een zeer speciale vorm, zij zijn zo gebouwd dat men van buiten gezien, niet eens hun balistiek vermogen kan vermoeden.

Verder is er een totaal van 1.478 hulpschepen, waaronder de niet te versmaden Intelligence schepen, waarbij een 100-tal fregatten en escorte schepen.

Als laatste punt dienen wij een bijzondere aandacht te wijden aan het duikbootwapen. Van de 462 (gekend sinds einde 1970) duikboten, zijn er 112 nuclear en 350 conventioneel. Bij deze duikboten verschilt de bouw zeer sterk van deze van de USA. Zo zijn er missiles die op het dek zelf horizontaal worden gemonteerd en die tevens verstelbaar zijn, terwijl de USA duikboot zijn missiles afvuurt vanuit het binnenste van de duikboot. Een andere toepassing in de USSR is een raket of missile die, vanuit een duikboot, maar op grote afstand daarvan in zee wordt achter gelaten; er wordt dus van op grote afstand gevuurd, zodat het praktisch onmogelijk wordt de positie van de duikboot te bepalen. De duikboten van het type C zijn voor zeer speciale doeleinden gebouwd en zijn te herkennen aan hun zeer lange en brede kontroletorens, (zoals de Franse duikboot Gymnot-S655-Experimental Missile type) en zijn geheel ingesteld op grote oceaanreizen. Deze van het type E-H en N zijn volledig atoomduikboten en voor het type N wordt als duikboot «killers» aangewend. Al deze duikboten hebben een aanzienlijke snelheid, zowel boven als onder water.

In het kort kunnen wij dus vaststellen dat de USSR-vloot een nog zeer jonge maar krachtig uitgeruste vloot is. Einde 1969 bedroeg het totaal oorlogsschepen van de USA 3.360, waarvan 940 hulpschepen. In 1970 van de USSR 3.544, waarvan 1.478 hulpschepen. De hulpschepen zijn deze, die geklasseerd werden als hulpoorlogsschepen, zoals bewapende cargo's enz... Bij USA domineren diverse vliegdekschepen (65), zware kruisers (35) en Nuclear Subs (90), conventionele subs (100) en patrol- en duikbootjagers (PC) (35). Daartegenover heeft de USSR geen vliegdekschepen, geen zware kruisers, maar bezit 112 nuclear subs, 350 conventionele subs en 526 patrol- en duikbootjagers. Wat bouwjaar en modernisatie betreft, vertegenwoordigt de USSR 98 % van de USA. Het is niet altijd een grote vloot die op zee telt. (Voorbeeld hiervan is het feit dat de destroyers Elath (Israël) gekelderd werd, bij middel van raketten, door een kleine Egyptische MTB (Motor Torpedoboot) van het type Strellax Styx.

Over de technische en elektronische bewapening heeft men weinig gegevens, en een opsomming per categorie behoort niet tot de mogelijkheden.

Voor ons in het Westen blijft de houding van de USSR vlooteenheid eerder geheimzinnig. Inderdaad er is gebrek aan gegevens, er heerst stilzwijgen in kranten en tijdschriften, en dikwijls worden wij misleid. Zo bv. hebben de USA schepen een duidelijk aangebracht nummer, en heeft elk schip een naam. Nochtans is het bij de USSR voorgekomen, zelfs nu nog, dat een Sverdslov in de Indische Oceaan gesignaleerd wordt, met een bepaald nummer (zonder naam) en de dag daarop wordt hij waargenomen met een ander nummer, in dezelfde reeks. Gaat het hier om een ander type Sverdslov, of is het hetzelfde? Men slaagt er niet in een absoluut nauwkeurige statistiek op te maken van het aantal USSR schepen. De kruisers van het type Sverdslov dragen meestal de naam van een Russische held of admiraal; de jagers daarentegen dragen de naam van een hoedanigheid uit een oorlog, zoals «durf», «moed», «opoffering», «offervaardigheid», e.a. De Sovjetschepen zijn over het algemeen goed kenbaar aan hun karakteristieke schouw, die boven schuin uitloopt en omgeven is van een zwarte band (schouwkap). De kleur der schepen is lichtgrijs, het dek bruin. Meestal zijn de dekken van het type «Flush-deck» (uit één stuk). De achtersteven is hoekig of spiegeldek. De U-boten zijn donkergrijs van kleur.

Slot:

Wij hopen de lezer een beeld gegeven te hebben van de USSR vloot, in zoverre de schaarse gegevens ons dit toelieten. Operationeel gezien blijkt de USSR-vloot als inzet «het verrassend element» te kunnen benutten; het ontwijken van een grote zeeslag in kiellinie en stevige blokkade door zijn vier zeesecties.





répertoire biographique

Pierre Pauwels
(H.M.)
AR Chambre des Comptes
26136

Capitaine corsaire de Dunkerque (1587-1588), commande la „Mouette”, navire armé pour la course, suite aux décisions de Farnèse de reformer la marine et de se recréer une force sur mer (Philippe II n'a plus un seul port dans nos provinces depuis 1576). C'est Pauwels qui sera envoyé par Farnèse à la rencontre de la Grande Armada dont on attendait l'arrivée dans la Manche en juin 1588 et qui n'appareilla de la Corogne que le 22 juillet !

Pieter Platvoet
dit **Plancius**
(VDM)

Cosmographe flamand, né à Dramoutre près d'Ypres en 1550. Comme protestant, il s'installe en Hollande, et est en 1602, un des importants fondateurs de la puissante Compagnie des Indes. Il crée à Amsterdam le premier établissement d'enseignement de la navigation au long cours.

Cornil Paelinck
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau de l'escadre de Dunkerque (1591).
Mis en disponibilité.

Herman Pauwels
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau de l'escadre de Dunkerque (1591), il fut mis en disponibilité après la défaite de la Grande Armada. Les navires de l'escadre de Dunkerque sauf 11 furent vendus, pour payer les arriérés de gage à la flotte.

Coryn Pietersen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau sous les archiducs Albert et Isabelle (1589-1606).

Dick Pietersen
ou **Hendrick**
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau sous les archiducs (1600-1606).

Jean Pietersen
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque (1600-1602).

Mathieu Pietersen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau, il sert sous les Archiducs Albert et Isabelle et commande le „Chien”, de 1600 à 1602 ; il fut pris au combat par les Gueux qui le pendirent.

Vibrant Pietersen
(H.M.)

Capitaine de Vaisseau, il sert dans l'escadre de l'amiral Bourgogne-Wacken, participe au siège d'Ostende (1602-1604), et en 1602 à la tête d'un corps de gens de marine, il campe au fort Albert, (sur la digue à l'ouest d'Ostende) qui est le quartier général de l'Archiduc. Il est dit de lui qu'il était „un vrai marinier qui aspire aussi fort à la soldatesque". Il opère de nombreuses descentes en terre de Hollande où il pille et rançonne les habitants. Il est un des premiers capitaines à recevoir l'ordre de l'Archiduc de ne pas faire quartier lorsqu'on enlèvera un navire des Etats, de pendre les équipages et les officiers, et d'envoyer aux galères les pêcheurs et matelots aux gages de particuliers.

Renier Thomas Pelgrem
AR 3 inv. XVIII

Capitaine corsaire (1600).

Claes Pleyte
(H.M.)

Capitaine. Commande, de 1600 à 1607, le „Bleu Pingon".

François Pleyte
(H.M.)
A.R. Am. Corresp.
7 avril 1601

Capitaine de Vaisseau sous les archiducs (1600-1606).
Commande „l'Aigle" dans l'escadre du vice-amiral de Bourgogne-Wacken et combat l'amiral anglais sir Walter Raleigh. Est jeté par la tempête sur les Shetland.

Adriaan Pieters
alias **Hencxst**

Capitaine de Vaisseau de l'escadre d'Anvers (1603).

Mathieu Pannecouck
(H.M.)

Capitaine de Dunkerque en 1628.

Josse Pieters
(H.M.)

Vice-amiral, il succède, en 1641, à la tête de l'escadre de Dunkerque, à l'amiral Michel Dorne qui est grièvement blessé, et à l'amiral Michel Jacobsen. Sous les ordres de l'Amiral de la flotte espagnole, le duc de Ciudad-Réal, il introduit des secours à Tarragone (23 juillet 1641) et bouscule la flotte de l'amiral de Sourdis ; en septembre 1641, il s'attaque à deux escadres de France et de Portugal comptant 46 navires : le combat dure 2 jours et 1 nuit ; Pieters peut se replier sans pertes sur l'escadre de l'amiral Salvador Rodriguez. En 1642, il commande cinq galions et une frégate et escorte 20 hourques portant 4 régiments allemands ; attaqué en rade de Vivaros par une escadre de l'amiral français, le marquis de Brezé, il met en fuite le navire amiral (66 canons) et 3 navires français hors de combat ; le convoi peut alors gagner en toute sûreté le port de Denia. Pieters est gravement blessé au cours de ce combat. Sa victoire lui valut d'être mandé à Madrid où le roi le fait Chevalier de St.-Jacques (avril 1642). A la tête de l'escadre de Flandre, le vice-amiral Pieters se distingue au combat qui l'opposa le 30 juin 1642, devant Barcelone à l'armée navale du Marquis de Brezé, en coulant le navire du vice-amiral de Cangé, qui périt à ce combat.

En 1644, il enlève à l'ennemi deux flottes de soixante et un navires valant quatre millions de ducats. En février 1645, à la tête de ses cinq navires, Pieters force le blocus mis devant Dunkerque par 11 navires hollandais de l'amiral Tromp et rallie la flotte d'Espagne. Il ne regagnera plus jamais la Flandre car l'année suivante, Dunkerque

Jacques Pauwels
(H.M.)

Pierre Pauwels
(H.M.)

Antonio Peres
(H.M.)

Petit
(H.M.)

Michel de Pauw
(BWI)

Jean Pieters
(H.M.)

Jean Pleyte
(H.M.)

Jean Poere
(H.M.)

Jacques Poots
(H.M.)

Cornil Prey
(H.M.)

Jacob Prey
(H.M.)

Mathieu de Putter
(H.M.)

Gerard Pies
(H.M.)

Jean Python
(N5.56)

Jean Pauliens
(H.M.)

Willem Pieters
(H.M.)
AR 566

Joos Pieters
AR 566

tombera aux mains des Français et l'escadre de Dunkerque perdra son caractère particulier pour être incorporée à la flotte espagnole et cessera de combattre sous le pavillon chargé de la croix de Bourgogne en 1652.

Capitaine de Dunkerque (1628-1632).

Capitaine (1635).

Capitaine de Dunkerque en 1632.

Capitaine de Vaisseau (1638) - Ainsi nommé par antiphrase car s'était un colosse. Sert sous l'amiral Meny. Participe, sous les ordres de l'amiral M. Dorne, au combat du 18 février 1639 mené contre Tromp qui bloquait le port de Dunkerque.

Navigateur-explorateur, originaire d'Hoboken, il acheta en 1630 le «Staten Island» aux Indiens et le nomma «Hoboken».

Capitaine (1632).

Capitaine (1632).

Capitaine corsaire (1633-1636). Commande un navire de 14 c.

Capitaine en 1633.

Capitaine (1632-1636). Commande un navire de 16 c. 100 hommes.

Capitaine (1632-1633).

Capitaine de Vaisseau, il commande, en 1628, dans l'escadre royale de Ribera.

Capitaine (1640).

Capitaine corsaire d'Ostende vers 1650.

Capitaine de vaisseau, il commande en 1646, une frégate du roi (de 4 c.) Il perd son navire, incendié au cours du siège mis par la France devant Mardyck et Dunkerque.

Capitaine corsaire d'Ostende (1668).

Commande en 1674, la frégate «St.-Ferdinand», 32 Tx.

Capitaine corsaire d'Ostende (1673). Commande l'„Aigle Volant”, frégate de 30 Tx 6 c.; en 1676, le „San Fernando”, frégate de 14 c., et le seneau „Santa Maria” de 32 Tx.

DE UNIFORMEN BIJ DE BELGISCHE OORLOGSVLOOT

In de tweede helft van de 18e eeuw wordt pas voor de eerste maal, het zee-mansuniform in een reglement opgenomen ; alleen het uniform van de officieren werd gereglementeerd en de matrozen bleven verder vrij te dragen wat ze wilden en dit tot bij het uitbreken van de grote oorlogen van het Keizerrijk waarbij Engeland en Frankrijk op zee tegenover elkaar komen te staan. Niettegenstaande men geen enkel spoor van geschreven kodifikatie over het dragen van het uniform vindt, waren de zeelieden toch anders gekleed dan de stadsmensen en de landratten. Hun klederdracht stemde volledig overeen met hun beroep en met hun korporatie : zij verschilde heel weinig van streek tot streek voor wat betreft de oevers van de Oceaan en van de Noordzee : de zeelui kleedden zich op dezelfde manier in de koopvaardij. Bij de visserij en in dienst van de Koning. Hun kledij was zodanig gemaakt om aan de wind, het zeewater, de vochtigheid en de koude te weerstaan. Eigenaardig feit is, dat deze kledij in de loop der tijden weinig zal veranderen. Gedurende twee eeuwen ziet deze kledij er als volgt uit : een lange brede broek in blauw wollen laken voor de winter, in ongebleekt linnen of soms blauw-wit gestreept voor de zomer, een laken hemd ook bloeze genoemd een ejas of jekker ook caban genoemd ; vandaag wat korter, morgen iets langer ; iets smaller of breder naarglang de mode van de dag.



R. Verpoort

In 1830 breekt de revolutie uit waardoor België zijn onafhankelijkheid bekomt alsmede de scheiding met Holland. Onze zeelieden, in dienst sedert 15 jaar van de vloot van de Verenigde Nederlanden, droegen een bijna gelijkwaardig uniform als toen ze in dienst waren in de keizerlijke marine onder Frans bewind. In de Koninklijke Belgische Marine droegen de officieren in groot-tenue de rok en de steek, in klein-tenue de geklede jas en de pet. De graden kon men aan de schouderstukken, die dezelfde waren als bij het landleger, herkennen. Men kende volgende graden: adelporst van tweede en derde klasse, vaandrig ter zee, luitenant ter zee, kapitein-luitenant ter zee, kapitein ter zee; de hoogste graad die ooit werd toegekend, was deze van generaal-majoor van de marine (in 1853). De matrozen droegen de brede broek in blauw wollen laken, een wit katoenen hemd versierd met een blauwe met wit overstikte kol en blauwe met wit overstikte manchetten; daarboven werd een ander hemd of bloeze uit blauw wollen laken gedragen, een zwarte zijden halsdoek in de zomer, een fijne zwarte wollen halsdoek in de winter, geknoopt als een matrozenstropdas, het het dragen van de kousen was vrij en de schoenen waren zwart en zonder nagels. Op het hoofd een matrozenmuts met rode band en pompon. In plaats van de laken bloeze werd gedurende de oefeningen en voor de gewapende inspekties een korte jas gedragen met rechte kol in rode kleur

waarop een zwart anker geborduurd was ; de jas werd gesloten door twee rijen van twaalf vergulde knopen. Te dezer gelegenheid en ook voor het uitgaan werd de matrozenmuts vervangen door een matelot in stroo voor de zomer, in zwarte wasdoek voor de winter ; hierop werd het lint, voorzien van de naam van het schip in gouden letters, gebonden.

Voor het uitgaan droeg de matroos dezelfde jas, doch met omgeslagen kol waarop dan de blauwe kol met witte strepen van het hemd werd gelegd, zoals nog heden ten dage wordt gedaan. Deze jas werd breder en open gedragen, daar alleen de zes onderste knopen werden gesloten.

In de zomer werd de blauwe broek vervangen door een witte linnen broek. Op zee wordt deze uitrusting vervolledigd door een kapmantel in duffelse wol en een grijze linnen tenue. Voor het gevecht waren deze zeelui als volgt gewapend : de kanonniërs kregen lange speren voor de wacht aan de geschutpoorten, de geschutoversten droegen de sabel en twee pistolen, het musketvuurdetachement voor enterling had geweren en sabels en de manschappen van het enteringsdetachement waren gewapend met een sabel of een bijl en twee pistolen. Een vierde groep die gevormd was uit marsgasten en roergangers en die belast was met het manœuvreren van het schip was niet gewapend.

De mariniers, zoals men toen de marinefuseliers in België noemde, droegen dezelfde korte jas als de matrozen ; ze werd echter breder vastgeknoopt door twee rijen van twaalf vergulde knopen. Buiten de rode kraag met zwart geborduurd anker was de jas verder versierd met rode biesen. Als hoofd-



deksel droegen de mariniers een hoge kegelvormige zwarte hoed vervaardigd uit verlakt leder; langs de voorkant was deze versierd met een gepolijst koperen anker en op de zijkant met een sieraad samengesteld uit een kokarde met de nationale kleuren en een koperen galon waarboven een rode wollen pompon en een vlam van rode pluimen. Hun bewapening bestond uit een geweer, een bajonet en een sabel.

Gedurende deze periode waren alle lederen uitrustingsvoorwerpen zoals koppels, schouderriemen, patroontassen, rugzakken en draagriemen uit zwart verkalkt leder vervaardigd.

De Koninklijke Marine plaatste bij de Scheldedivisie te Antwerpen een flottielje van kanonboten; deze waren aan Holland ontnomen gedurende het beleg van Antwerpen of terug vlot gemaakt na de slag van het Hazegras waarbij de heldhaftige vaandrig ter zee Van Speyck van de Koninklijke Marine der Nederlanden zich nog liever met zijn kanonneerboot liet in de lucht vliegen dan zich aan de Belgen over te geven. Het waren militaire kotters met sterke rompen en platte bodem, bewapend met vijf kanonnen en met een bemanning van dertig tot veertig koppen onder het bevel van een vaandrig. Om in deze moeilijke beginperiode te trachten de nationale ekonomie wat op te beuren zocht men voor onze produkten afzetgebieden in het buitenland. Zo werd aan de Koninklijke Marine de taak toevertrouwd om te trachten, door middel van verre expedities naar Indië, China en Afrika, de zo lang verwachte markt te openen. Onze zeelui bewapenden daarvoor de schepen van de Antwerpse rederijen en kruisten gedurende lange



jaren over alle zeeën. Zij vervoerden handelsafgevaardigden en allerhande koopwaar, kenden duizend en een uitzonderlijke avonturen, trotseerden piraten en overwonnen de vijandigheid van inheemse vorsten. Het waren de driemasters Macassar, Schelde en Emmanuel die deze grote expedities ondernamen. In de divisie van Oostende brengen de brik «Duc de Brabant» en het korvet «Louise Marie» sierlijke topzeil schoenen, regelmatig hulp en bijstand aan Belgische vissers in de Noordzee. Zij waren ook ter hulp bij onze landgenoten in Guinea en Guatamala waar ze in het gevecht van de Rio Nunez de vijandelijke stammen overwinnen, zij brengen levensmiddelen, geneesmiddelen, en nieuws uit het verre vaderland aan onze dappere pioniers van Santo Thomas. Overal houdt men van onze zeelieden en hun werk wordt zeer gewaardeerd. Ongeveer tachtig jaar later zien wij onze matrozen in de eerste wereldoorlog naast de Franse Marine. Zij dragen dan een broek en bloeze uit blauwe wol, de blauwe kraag met witte strepen en brede witte opslag, de jas werd langer en wordt nu caban genoemd en heeft twee rijen van vijf knopen waarvan de vier laagste worden dichtgeknoopt, de bovenste, tussen kraag en opslag, blijft open.

De matrozenhoed is defenitief verdwenen en ten allen tijde vervangen door de matrozenmuts met hemelblauwe pompen, dit laatste onderscheidt hem van de Franse matroos die een rode pompon draagt. De stormband bestaat uit een witte koord en gaat zoals bij de Franse matroos langs boven de muts, het lint draagt, in goud gedrukt, het zegel van de Belgische Staat. Het wit hemd is vervangen door een katoenen wit en blauw gestreept breiwerk.

De rok en de geklede jas worden door de officier niet meer gedragen. Hij draagt nu een jas met gouden knopen. De hinderlijke en zeer dure schouderstukken met gouden franjes wiens gewicht de 2,060 Kg. niet mocht te boven gaan zijn verdwenen. De schouderbruggen bleven tot op heden bestaan en de graadkentekens worden door middel van gouden galons aangeduid onderaan de mouwen, een met goud gegalonneerde lap met knopen, die vroeger dienden om de opslag vast te knopen, wordt dwars over de graadkentekens geplaatst.

De officier draagt een wit hemd met stijve boord en omgeslagen punten en de zwarte das. De pet uit blauw laken met lederen klep had een gouden stormband, het lint was versierd met de galons van de graadkentekens zoals bij de Franse Marine, langs de voorkant had men op het lint een kokarde met een anker met schuine ankerstok waarboven de koninklijke kroon prijkte. De mantel was voorzien van een afneembare kap, de knopen waren zwart en de graadkentekens werden op de mouwen gedragen. De sabel werd volgens oude tradities gedragen in groot-tenuë en in bevolen dienst. Het was, zoals nog steeds heden ten dage, de sabel van 1837.

In die periode droegen de onderofficieren bijna hetzelfde uniform als dat van de officieren. De jas met twee rijen van vijf knopen liet alleen de eerste

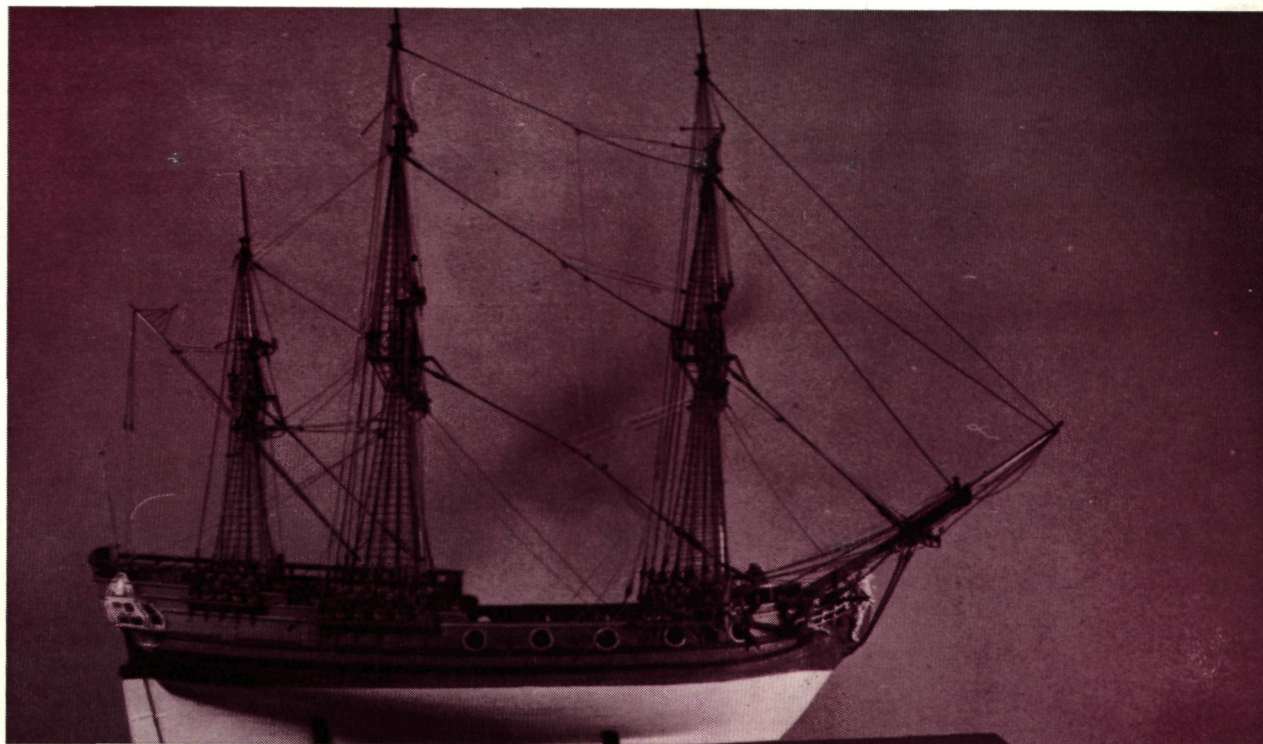
knop van boven zichtbaar. Men ziet de knopen tussen de kol van de jas en de opslag.

Tot vóór de oorlog 40-45 lieten de leerling-kadetten van de navigatiescholen in uitgangstenuue deze knopen open.

Hetgeen het meest afwisselt in het tenue van de onderofficieren is de pet of liever het kenteken. Deze pet uit donker blauw laken heeft een lederen klep en een zwart zijden geweven lint. De stormband is meestal van leder, soms in wol. Zo draagt de meester in 1910 een rode wollen en gevlochten stormband. De andere onderofficieren dragen de lederen stormband. In 1910 bestaat het kenteken uit een driekleurige kokarde in zijde ; in 1917 wordt het verguld metalen embleem met de Belgische wapens waarboven de driekleurige kokarde prijkt. De hoogste graad in het onderofficierenkorps, de eerste meester, droeg op de pet, zoals de officieren een zilveren galon. De onderofficieren droegen de stijve boord doch niet omgeslagen met zwarte das. Gedurende de oefeningen was het hen toegelaten een blauwe wollen jersey, korte of lange beenkappen te dragen.

Op kleine uitzonderingen na, wordt de matroos in 1939, op de vooravond van de tweede wereldoorlog, bijna op dezelfde manier gekleed als in 1923. Dezelfde korte jekker, hetzelfde gestreept tricot, dezelfde wollen bloeze en matrozenmuts met hemelblauwe pompon en witte stormband, het metalen kenteken met Staatswapen bestaat niet meer, we kennen eerst het lint met de woorden Marine Korps in gouden letters, daarna alleen het woord Marine. De uiteinden van het lint hangen terug langs de achterkant los zoals bij de Koninklijke Marine. Gedurende vijf jaar zullen onze matrozen de onveilige oceanen bevaren en onverpoosd mijnenvegen in de de Noordzee. Daar de Royal Navy hen in die periode van kop tot teen moet aankleden, zullen ze in 1945 in een licht gewijzigd tenue terug komen, de broek nog breder dan vroegen en met zeven horizontale plooiën die de zeven zeeën vertegenwoordigen op dewelke hun vlag vrij heeft gevaren ; de matrozenmuts werd wat hoger en stijver naar het model van de Engelse Jack «cap» genoemd ; de marinekraag boven de zwarte das «Nelson» genoemd als herinnering aan de rouw van de grote admiraal. Onze matrozen hebben naar het voorbeeld van hun voorouders hun taak volbracht : zonder pocherij, eenvoudig als hun uniform en doorweekt van de grote tradities der zeelieden.





NEPTUNUS

FREGATE CORSAIRE 1691...

La Direction de Neptunus remercie le Directeur du Musée Maritime de Göteborg, le Commandeur-Captain STIG-NOTINI, pour l'aide qu'il lui a apportée.

... EN FLAMSK KAPARE

Si le hasard d'une escale vous mène jamais à Göteborg, ne manquez pas d'aller y rendre visite à son célèbre Musée Maritime le «Sjöfarts Museet».*

Celui-ci, admirablement situé sur la hauteur bordant les quais du port, offre une vue superbe sur les chantiers de construction navale, les entrepôts, les jetées, les quais, où grouille une vie maritime colorée, ramassée sur la largeur du chenal qui serpente entre les falaises avant de s'ouvrir sur la ville.

L'énorme bâtisse de granit gris et rose est impressionnante, toute entourée d'une esplanade où dorment des canons de bronze ; elle est flanquée d'une sorte de phare : le «Seamen's tower» monument national érigé à la mémoire des marins morts au cours de la première guerre mondiale.

Les collections que renferme le musée sont admirablement présentées et les explications pour les mettre à la portée du public ne manquent pas. Modèles de navires, tableaux, souvenirs rapportés du monde entier par les marins, salles consacrées à la pêche, à l'hydrographie, aux compagnies de navigation suédoises, tout y est placé avec un goût qui en fait un des plus beaux Musées Maritimes d'Europe. Les marins belges pourront y voir un portrait de ce fameux Louis De Geer, ce Liégeois qui fut le promoteur de l'industrie métallurgique suédoise et qui eut une grande influence sur le gouvernement de ce pays. Ils pourront surtout y voir au second étage, un beau modèle réduit d'un voilier de chez nous : la frégate corsaire NEPTUNUS - c'est le seul modèle au monde d'un corsaire de Flandre. Le navire avait été construit en 1691 à Ostende par un certain Pieter Wiederbünner. Nous savons que le capitaine Michel Mansfelt d'Ostende (1655-1717) commanda en 1706, une frégate corsaire appelée Neptunus, qu'il armait en course lors des guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne qui opposaient nos provinces et l'Espagne à l'Angleterre et à la France.

Lorsque la guerre fut terminée (1713, traité d'Utrecht), et qu'Ostende se lança dans les expéditions commerciales vers les Indes qui devaient provoquer la fondation de la Cie Impériale et Royale des Indes Occidentales dite Compagnie d'Ostende (1725), la frégate qui n'avait plus d'emploi, fut vendue en 1717 à un armateur suédois Nils Schruuf, de la Compagnie Gyllenschruuf, qui l'engagea dans la guerre qui opposait à cette époque la Suède (La Norvège faisant partie de la couronne de Suède) à la Russie et au Danemark.

Le navire fut, au cours de cette guerre, mis en ligne sur le théâtre d'opérations de la Mer du Nord et chargé, bien entendu, de causer le plus de tort possible au commerce adverse ! On peut s'étonner de ce que ce navire qui avait déjà atteint l'âge respectable de 26 ans au moment de son achat, ait pu être remis en ligne, si l'on songe à ce que pouvait souffrir un corsaire en 25 ans de mer et de combats.

Or à cette époque vivait à Göteborg, le célèbre Vice-Amiral suédois Frederick H. af Chapman - qui avait la réputation d'être le plus grand ingénieur des constructions navales de son temps. Cette frégate lui plut, il en fit un relevé et une étude approfondie et en fit paraître les plans dans son admirable traité de construction navale «De Architectura Navalis...». Ce navire corsaire était excessivement bon marcheur : on lit en effet dans les documents que possède le Musée suédois, qu'il était l'un des navires les plus rapides de son temps : il pouvait filer jusqu'à 16 nœuds, vitesse que seuls les grands voiliers «clipper» de la course du thé purent atteindre 125 ans plus tard.

Le Musée, intéressé au plus haut point par ce navire en fit, sur les plans de Chapman (PL.LVII), un modèle réduit au 1/121ème ; c'est ce modèle qui est exposé là.

Le «Neptunus» avait les dimensions suivantes :

Longueur 82 pieds hors perpendiculaires

Larguer 23 1/4 pieds au fort

Tirant d'eau 11 3/4 pieds

Il avait un déplacement de 7.477 pieds-cubes, ou si l'on veut, en mesures modernes et à titre de comparaison : il avait un déplacement de \pm 265 Tonnes, soit moins qu'un dragueur côtier (390 T.) Il mesurait en longueur 25 m., en largeur 7 m 10, et avait 3 m 35 de tirant d'eau ; donc il était un peu plus court que le Zénobe Gramme (28,15 m) mais un peu plus large que lui (6,85m). Son tirant d'eau est supérieur à celui du Zénobe Gramme de 1 m 25, il équivaut à peu de chose près à celui du Godetia (3.60). Il pouvait

* Le musée fut inauguré en 1933.

border 9 paires d'avirons par les dames de nage pratiquées dans le pavois entre les sabords d'artillerie.

Il était armé de 16 canons de «6» et de 8 perriers, dont 6 étaient disposés, sur le château arrière et 2 en chasse sur le gaillard d'avant.

Les canons de calibre 6, (dont le boulet pesait 6 livres) formaient habituellement au XVII^e siècle l'artillerie de dunette et des gaillards des bâtiments de haut bord, alors qu'au XVIII^e on les utilise aussi sur les gaillards des frégates dont l'artillerie principale sera composée de pièces de 12 et même de 18 (livres). Le canon de 6 était plutôt employé à l'armement des bâtiments de faible échantillon (corvette, goëlette, chebec, aviso etc.)

Nous verrons pourquoi le Neptune bien que trégate, fut armé de pièces de 6. Les boulets de canons de 6 étaient pleins et en fonte de fer, tandis que les perriers tiraient à mitraille. Chaque canon de 6 est long de 2,24 m (non compris le bouton et le cul de lampe) ; le calibre de l'âme était de 0,0093 m, et le poids du canon sans l'affût était de 850 Kg - l'affût pesant environ 165 Kg. Il est important de connaître le poids des pièces, parce que c'est du poids du canon que dépendra le nombre de ses servants ; on comptait en France sous l'Ancien Régime qu'il fallait calculer sur la base d'un homme pour 300 Kg.

Le corsaire est l'auxiliaire de la Marine de Guerre

Les navires corsaires sont des navires armés d'artillerie qui avec la permission du Roi ou du Gouvernement, sont en temps de guerre équipés et dirigés par des personnes privées, enfin de s'emparer de navires marchands ou d'autres navires qui appartiennent aux nations ennemies.

Le capitaine d'un tel navire reçoit des lettres de marque ou patentes de course, qui font la preuve qu'il agit au nom de son gouvernement et non en son nom propre, auquel cas il serait appelé pirate et traité comme tel, c.à.d. pendu s'il était capturé.

La lettre de marque le met sur le même pied que les belligérants militaires, le soumet donc aux mêmes règles et lui garantit les mêmes traitements en cas de capture : emprisonnement, liberté sous caution, échange contre rançon ou contre prisonnier adverse. La première convention connue entre Etats, reconnaissant aux corsaires la qualité d'auxiliaires réguliers de la Marine, date de 1414.

La guerre de course

La guerre particulière que mènent les corsaires et qui est dirigée essentiellement contre le trafic commercial ennemi a toujours joui d'une faveur certaine auprès des gouvernements. Détruire le commerce maritime de l'ennemi a été et est encore la préoccupation dominante des belligérants ; car sans navires marchands, l'ennemi sera privé de renforts et d'approvisionnement pour ses armées et sa population civile ; ses financiers, que les sinistres maritimes touchent durement, se voyant au bord de la ruine, mettront toute la mauvaise volonté du monde à risquer leurs capitaux dans des expéditions qui deviennent hasardeuses, et exigeront qu'à tout le moins leurs navires soient protégés, armés et convoyés, ce qui aura pour effet de distraire la flotte de guerre de ses objectifs purement militaires et laissera le champ libre aux mouvements de la flotte adverse.

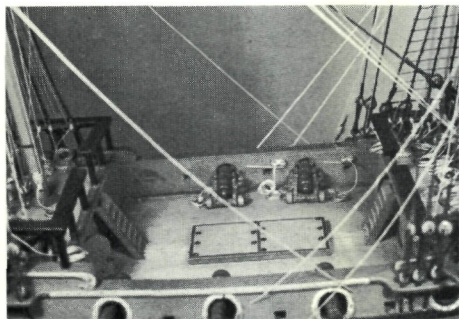
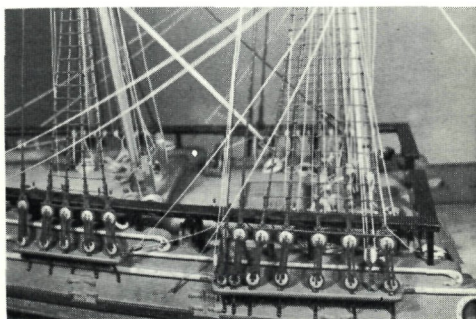
La guerre de course était de même l'arme favorite des petits pays peu désireux de se constituer une immense flotte de guerre ; telle la Belgique qui alligna pendant des siècles des nuées de corsaires aux côtés de ses vaisseaux d'escorte. De grands pays, tels que la France dont la flotte, en quelques combats malheureux, perdit la maîtrise de la mer, se rabattirent sur cette forme de guerre et se virent vengés des humiliations passées, par les victoires de leurs corsaires sur les flottes de commerce de leurs ennemis. Mais quels qu'aient été les mérites d'un Jean Bart et de ses compagnons (fraichement annexés par la France*) et qui pratiquèrent la guerre de course telle qu'elle était traditionnellement menée depuis des générations dans nos Provinces, s'ils permirent à la France de durer en vivant des marchandises enlevées à l'ennemi et dont le blocus la privait, ils ne lui permirent pas de gagner la guerre qui reste liée «in fine» à la maîtrise de la mer.

La guerre de course était également fort prisée par les populations à qui elle permettait de s'enrichir de manière spectaculaire et fort rapide. L'armateur propriétaire d'un ou de plusieurs navires (qu'il en fût seul le maître ou qu'il le fût en famille ou en société) introduisait auprès du gouvernement une demande de patente de course pour laquelle il déposait une forte somme d'argent calculée sur le tonnage et l'armement du navire. Le capitaine qu'il avait choisi pour commander son navire recevait alors sa commission ou lettre de marque, et le navire approvisionné et armé aux frais de l'armateur, était envoyé à la mer, seul ou en groupe, pour de courts voyages généralement, sur la foi de renseignements provenant d'espions bien placés dans les ports étrangers.

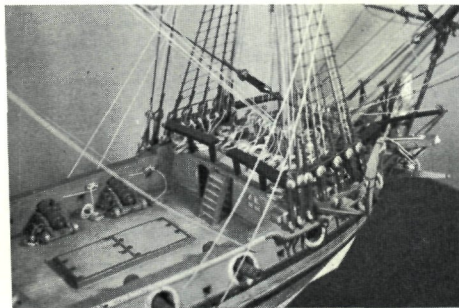
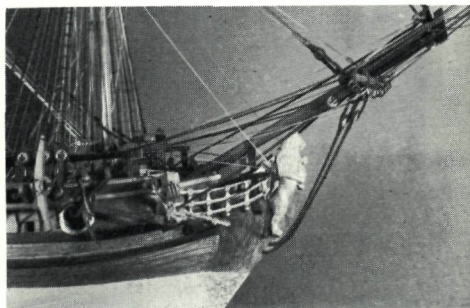
Le navire marchand de la nation adverse surpris par le corsaire se rend le plus souvent sans combattre et paie une caution pour continuer à naviguer, si sa prise n'est pas intéressante, ou est saisi et ramené au port si sa cargaison est riche et importante.

* Annexion de Dunkerque par la France : 1662.

Là, la capture est déclarée officiellement au Tribunal des Prises qui dépend de l'Amirauté ; le navire est mis sous scellés jusqu'au jugement qui le déclare de bonne prise et le met en vente. Son capitaine et son équipage seront renvoyés contre rançon. Du produit de la vente, une partie est prélevée : elle constitue la taxe du Gouvernement, et de l'Amirauté ; le reste du bénéfice est partagé entre l'armateur, le capitaine et l'équipage du corsaire selon des règles absolues qui déterminent avec précision les parts de chacun. La bénéfice était toujours considérable et nombreux étaient les candidats actionnaires dans ces armements. Les gages des bons capitaines étaient élevés et les armements les plus importants se les attachaient en les faisant co-propriétaires. Tel était le cas de Jean Bart dont l'armement était une affaire de famille dirigée par un de ses frères. Un des plus gros armateurs de navires-corsaires de nos provinces était le multi-millionnaire Van de Waele, d'Ostende, qui non seulement pouvait mettre en ligne tout à la fois 14 navires lui appartenant en propre, mais payait encore de ses deniers l'armement de 12 navires de la flotte royale !



▲ Le modèle du NEPTUNUS - Détails ▼



Cette manière de causer du tort à l'ennemi tout en s'enrichissant à ses dépens, répond bien à la nature de nos gens, et les gouvernements virent avec une agréable satisfaction s'élever des fortunes qui contribuaient fort bien à l'entretien d'une flotte redoutable sans avoir bourse à délier, eux-mêmes.

De nos jours, si la course aux navires marchands est encore un des principaux moyens utilisés pour abattre l'ennemi, il n'est plus fait appel à des armements privés pour autant. La guerre sous-marine d'une part, la guerre des mines d'autre part, n'ont d'autre but que de couler et de détruire les navires marchands et leur cargaison, mais sans espoir de récupération cette fois.

L'Amiral Frederick af Chapman, nous livre, en 1775, par les études qu'il en a faites, les règles qui président à la construction de ces navires corsaires qui différaient fortement, on va le voir, des navires de la marine de guerre.

Le navire corsaire diffère du navire de la marine de guerre.

Les navires marchands sont, soit de grands navires fort bien pourvus de canons, soit de petits navires sans défense aucune. Le navire-corsaire s'il doit s'emparer des gros marchands devra être construit de forte taille et être fortement armé, mais il faudra aussi qu'il porte un équipage nombreux afin de pouvoir disposer d'assez d'hommes tant pour avoir la supériorité du nombre dans l'action, que pour occuper le navire capturé en y jetant ce que l'on appelle l'équipage de prise qui le ramènera au port.

Pour s'emparer de petits navires marchands, de petits navires corsaires feront l'affaire ; mais comme ces petits corsaires ne peuvent porter des canons de fort calibre et qu'avec des petits canons seuls on ne peut arriver à rien de déterminant, ici encore les corsaires emporteront l'avantage par le combat à l'abordage au cours duquel ils écraseront l'équipage du navire marchand sous le nombre de combattants qu'ils y jetteront. Il semble donc, que le corsaire peut pratiquer en toute immunité son brigandage officiel et qu'il importe peu de quel navire il fasse usage à condition que celui-ci soit puissamment fourni de canons et d'équipage.

C'est aller un peu vite, car il importe ici de tenir compte du fait que les flottes marchandes ennemies sont convoyées par des navires de ligne qui ne sont pas seulement fortement armés mais qui ont aussi bonne voilure et bonne stabilité ce qui leur permet de porter beaucoup de toile, même par gros temps.

Le corsaire qui ne sera, pour sa part, ni plus fortement armé ni plus grand, même s'il peut vaincre et s'emparer des plus formidables navires de commerce, n'ira pas jusqu'à penser qu'il pourrait se risquer à se mesurer à un grand navire de guerre ; il lui semblera souvent bien au contraire, plus opportun de prendre la fuite. C'est pourquoi le navire corsaire doit être meilleur ou tout au moins aussi bon marcheur que le navire de ligne et être construit de manière à pouvoir porter suffisamment de toile, non seulement par beau temps, mais aussi par gros temps, pour pouvoir lui échapper.

Encore que le navire de ligne soit loin d'être l'unique mauvaise rencontre que pourra faire le corsaire : les frégates et les corsaires de l'ennemi se trouveront aussi sur sa route.

Le corsaire ne redoute pas fort le corsaire adverse.

A quelque nation qu'il appartienne, le corsaire est équipé par des armateurs privés qui ont tous le même objectif : augmenter leurs profits aux frais de l'ennemi ! Il en résulte que, comme l'explique F.A. Chapman, l'on peut, en vertu des principes commerciaux, ne pas croire probable que des navires corsaires en viennent jamais à se combattre.

Cela est d'autant moins probable que l'on se croit l'un et l'autre de force sensiblement égale, ce qui rend l'issue du combat plus douteuse encore.

De quelque côté d'ailleurs que soit la victoire, les résultats les plus tangibles de ce combat n'en seront pas moins des dégâts aux navires, aussi bien à la coque qu'au gréement, dégâts par lesquels les bénéfices de l'expédition risquent d'être entièrement engloutis, chose qui ne répondra certainement pas aux espérances des armateurs.

C'est pourquoi il appartiendra aux frégates de la flotte de guerre (dont la mission est basée sur de tout autres principes) d'attaquer tout corsaire ennemi et de s'en emparer.

Le véritable ennemi du corsaire est la frégate de guerre

Lorsque le corsaire n'a pas la possibilité d'échapper à son ennemi (ce qui sera souvent le cas puisque la frégate est bâtie pour être très rapide) il aura donc à combattre pour se défendre.

C'est de la qualité du navire corsaire que dépendra alors son sort.

Il importe que, si la frégate est bien pourvue de canons, notre corsaire en ait aussi un grand nombre, même si pour cela ils doivent être d'un plus petit calibre non seulement eu égard à l'effet produit, mais aussi pour donner plus de place entre les sabords afin de faciliter la manœuvre aux avirons que le corsaire armera si le vent est faible. Les avirons seront employés très avantageusement en action pour amener le corsaire en bonne position.

Il importe aussi que le corsaire puisse porter beaucoup de toile par temps frais et ne soit pas lent à virer de bord.

Outre l'artillerie, le corsaire devra disposer et placer judicieusement une importante mousqueterie, et ses pavots devront lui offrir une bonne protection ; quelques petits canons, espingoles et périéris avec lesquels on tirera à mitraille, seront de bon effet. Les petits corsaires qui ont avantage à fuir devant les navires armés, ont pour caractéristique principale d'être de bons marcheurs, nous l'avons dit.

A côté des qualités et caractéristiques nécessaires dans l'action, le corsaire doit avoir une capacité sous flottaison suffisante pour y emmagasiner les munitions nécessaires à l'artillerie, les provisions et l'eau indispensables à l'équipage, et ce pour une durée limitée sans provoquer l'enfoncement exagéré du navire.

Cette notion de durée limitée fera, en fait, la différence qui présidera à la construction du corsaire. Celui-ci en effet appliquera la méthode des raids rapides ; ses sorties seront de courte durée car, s'il emporte beaucoup de monde, il ne peut tenir la mer longtemps sous peine de s'alourdir de victuailles, en conséquence.

La frégate au contraire, bien que sensiblement de même taille, devra croiser longuement dans les eaux fréquentées par les corsaires, ne sachant jamais à quel moment ils auront appareillé pour foncer comme des vautours sur leur proie. Les calculs préalables à la construction des frégates seront conditionnés par d'autres données de base que celles dont on disposera pour calculer les formes du corsaire.

Se contenter de peu, tout en visant la perfection.

De tout ceci, il ressort que la première qualité du corsaire est d'être rapide par petit temps comme par temps frais.

Or, comme on le sait, et comme c'est la règle pour tout navire, cette qualité dépendra pour une grande part des grandes longueur et largeur que le navire doit avoir proportionnellement à la partie immergée. Mais comme un navire long et large est cher à construire et à gréer et qu'il exige d'autre part un fort équipage pour le manœuvrer, on ne peut indéfiniment augmenter ces proportions et il faut se contenter de peu tout en visant la perfection. de manière à ce que le prix du navire et les gages et l'entretien de l'équipage, lesquels sont très chers présentement, restent en rapport avec les effets souhaités.

Comme ces navires sont construits en vue d'obtenir certains effets, et que ces effets sont dépendants principalement de l'artillerie, l'artillerie sera donc à la base des calculs de leurs proportions.

Le déplacement du vaisseau n'est pas difficile à déterminer une fois que l'on connaît la taille et le poids de tout ce qu'il doit renfermer.

Dépendant la proportion exacte du moment de stabilité qu'aura le navire, ne se laisse pas déterminer en théorie sans faire appel à l'expérience qui s'acquiert par la pratique. Par la comparaison entre de nombreux navires, l'on a pu remarquer que tous les navires corsaires, les petits comme les grands, conservent une stabilité proportionnelle lorsque la distance entre le centre de gravité du navire et le métacentre est de 6 pieds, et que si le centre de gravité se trouve situé sur la ligne de flottaison, le métacentre des corsaires se trouvera 6 pieds au dessus de ce plan.

Les corsaires en... formule.

Mais comme ces proportions n'ont pu être connues par approximation, dit F. af Chapman, j'ai, afin de faciliter le travail, établi une formule qui permettra d'établir les proportions qui conviennent à la construction des navires corsaires, de la grosse frégate au petit yacht, formule basée sur le poids, la nature et la force de l'artillerie.

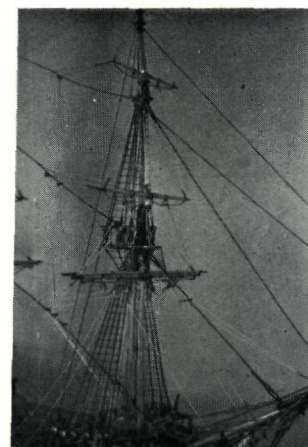
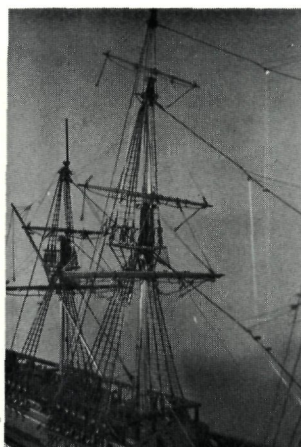
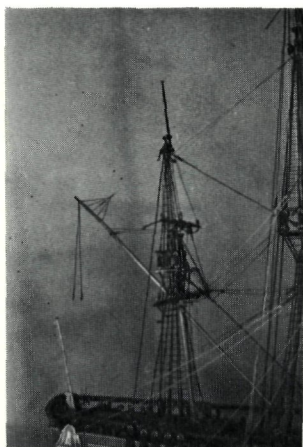
Pour les plus gros navires, l'artillerie qui leur est destinée est calculée aux fins de lui faire causer les plus gros dommages ; pour les petits, je ne lui ai pas donné tant de valeur, comparée à l'effet qui doit être produit par l'abordage.

Cette formule est calculée de manière à ce que de toute manière ces navires soient d'excellents voiliers et que les plus petits soient aussi rapides que les plus grands.

Comme c'est du poids de l'artillerie que dépendra tout l'affaire, j'ai établi la table de rapport et proportion suivante.

Poids des canons et munitions nécessaires à la construction des navires corsaires.

Poids des canons	Poids du boulet en pd. V.	Valeur par laquelle le poids du boulet doit être multiplié pour trouver le poids du canon	Poids du canon		Valeur par laquelle le poids du canon doit être divisé pour trouver le poids de l'affut
Calibre			Poids «V»	Poids fer	
			livres	livres	
24	29	215	6235	19,48	4,70
22	—	216	—	—	4,63
20	—	218	—	—	4,56
18	21,75	221	4807	15	4,49
16	—	225	—	—	4,42
14	—	230	—	—	4,35
12	14,5	236	3422	10,69	4,28
10	—	243	—	—	4,21
8	9 2/3	251	2426	7,58	4,14
6	7,25	260	1835	5,89	4,07
4	4,833	270	1305	4,07	4,00
3	3,625	276	1000	3,12	3,93
Perier 3	3,625	70	254	0,8	—
Perier 2	2,416	70	169	0,53	—



La mature

Poids de l'affût poulies et palans	Poids du boulet poudre amorce égal au poids de 126 boulets	Poids des canons, affût, poulies, palans, boulet, poudre et amorce		Poids des canons, affût, poulies et palans	
livres	livres	livres	A	livres	C
			pieds cubes a 63 lbs pd3		pieds cubes a 63 bs pd3
1326	3654	11215	178	7561	120
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
1070	2740	8617	136,77	5877	93,3
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
799	1827	6048	96	4221	67
—	—	—	—	—	—
586	1218	4230	67,1	3012	47,8
463	914	3262	51,77	2348	37,8
326	609	2240	35,55	1631	25,9
254	457	1711	27,16	1254	20,0
60	400	714	11,53	314	5,0
42	266	477	7,57	211	3,35

On a proportionné dans cette table le poids des canons à celui du boulet, ce qui fait que par cet artifice on obtient plus de sorte de canons qu'il n'en est en réalité. Ce n'est évidemment pas la meilleure des méthodes car le poids du canon dépend d'un bon nombre d'autres éléments. Nous accepterons toutefois cette imprécision, vu la nature de cette étude. Cette table donne les valeurs A et C que nous utiliserons dans les calculs; ces valeurs seront à multiplier avec le nombre de canons que le navire portera.

On pose que un boulet de 24 livres est égal à 29 livres poids V, de manière que le pied cube de fer soit égal à 440 livres poids V, les poids des boulets des autres calibres lui sont proportionnés. Dans les calculs suivants, le poids d'un homme est considéré égal à 170 livres ou équivalent à 2,7 cubes d'eau de mer (à 63 livres par pied cube). Le poids de l'homme avec son sac est égal à 4 pieds cubes. Vivres, combustible et bois à brûler pour la préparation de la nourriture pour 1 mois = 189 livres = 3 pieds cubes. Boisson par homme et pour deux semaines = 112 livres = 1,78 pieds cubes d'eau de mer.

Soit, D = le déplacement du navire hors membrures et exprimé en pieds cubes.

B = le poids des parties du navire qui sont hors de l'eau, y compris mâture et gréement.

a = la distance entre le centre de gravité de ces poids et le plan de la flottaison.

c = la distance entre le centre de gravité moyen des canons et le plan de flottaison.

Le centre de gravité des canons de la batterie basse est placé au tiers de la hauteur du sabord du milieu de cette batterie.

De même, on situe le centre de gravité des canons des gaillards au milieu du sabord de l'avant du château et on prendra pour centre de gravité des perriers le centre du perrier du milieu.

Soit, z = la largeur du navire au fort (hors membrures)

y = la demi-largeur

x = la longueur du navire hors perpendiculaire

k d = profondeur au maître couple, de la flottaison jusqu'au dessus de la râblure de quille.

Il est convenu que l'ensemble de l'équipage est égal à 3,783 A 5/9 et que son poids est de 10,16 A 5/9 alors que son poids avec sacs sera de 15 A 5/9.

Les vivres en Kilos (k) par mois et l'eau douce pour un demi-mois, les fûts et le bois, etc. = 18 KA5/9.

Afin de conserver à ces navires un ordre et une symétrie rigoureuse, il faut supposer que les plus grands d'entre eux devront être approvisionnés pour une plus longue période que les petits,

ce qui nous permet de poser que $k = \frac{A2/7}{2,756}$

et que par conséquent $18.k.A5/9 = 6,534.A53/63$

Lorsque tous ces poids

$$15A5/9 + 6,534.A53/63 + A = K$$

on trouve alors le déplacement pour une bonne proportion, si

$$D = 6,84.c\frac{1}{4}.K13/15$$

on peut alors appliquer le poids $B = \frac{D21/20}{6,281}$

$$\text{et la distance } a = \frac{D1/3}{3,48}$$

Posons $c + 10,16.A5/9 = Q$

et posons (m) le centre de gravité du volume sous la flottaison non encore connu, le moment de stabilité s'exprimera comme suit :

$$\int \frac{2}{3} y^3 dx - \overline{m+a} B - \overline{m+c} \cdot Q$$

lorsque toutefois

$$\int \frac{2}{3} y^3 dx = \overline{m+6} \cdot D$$

ainsi correspond au précédent

$$\overline{m+6} \cdot D - \overline{m+aB} - \overline{m+c} \cdot Q = 6 \cdot D.$$

$$m = \frac{aB + cQ}{D - B + Q}.$$

Il faut aussi veiller lorsqu'on fera le dessin, à ce que le centre de gravité de la partie immergée ne soit pas plus bas mais plutôt bien plus haut que cette quantité, car s'il vient plus bas la stabilité diminue, tandis que s'il vient plus haut la stabilité augmentera. On a de même

$$\overline{m+6} \cdot D \quad \text{ou} \quad \int \frac{2}{3} y^3 dx = \frac{z^3 x^{21/20}}{26} \quad \text{et que} \quad z = \frac{x^{9/10}}{2,36}$$

conformément à cela

$$\overline{m+6} \cdot D = \frac{x^{15/4}}{341,8}$$

$$x = 341,8 \cdot \overline{m+6} \cdot D^{4/15}.$$

$$\text{La surface du plan de la flottaison :} = \frac{zx^{24/23}}{1,626}$$

$$\text{et la surface du plan du maître-bau :} = \frac{2,366 \cdot D}{x^{13/12}}$$

$$\text{ainsi que } d = \frac{x}{10,5}$$

$$\text{le ballast sous la flottaison} = \frac{x^{7/5}}{95}$$

$$\text{la différence de tirant d'eau qui est plus importante à l'arrière qu'à l'avant} = \frac{\frac{5/8}{x}}{14,46}$$

$$\text{et le poids du ballast :} = 95 \cdot \frac{X_{1,11} X \overline{m+aB} + \overline{m+c} Q - mD}{x^{7/5} - 95 \cdot m}$$

Le moment du centre de voilure au centre de gravité du navire ou encore à la ligne de

$$\text{flottaison est bas lorsque sa distance égale} = \frac{35,56 \cdot 6 \cdot D}{x^{1/3}}$$

A l'aide de la longueur x , trouvée à l'aide de cette formule on pourra faire varier les distances entre sabords, le nombre de dames de nage, l'accastillage et les accommodations intérieures, pour autant que l'on ne s'écarte pas trop de cette longueur de manière à ce que la valeur

$$\int \frac{2}{3} y^3 dx \quad \text{reste inchangée}$$

En guise de directive complémentaire j'indiquerai ici la distance minimum qu'on peut appliquer entre emplacements de canon de centre de bouche à centre de bouche. Pour un canon de 24 livres, 10 $\frac{2}{3}$ pieds ; pour un canon de 18 livres 9 $\frac{5}{6}$ pieds ; pour un canon de 12 livres, 9 $\frac{1}{3}$; pour un 8 livres, 8 $\frac{5}{6}$ pieds ; pour un 6 livres, 8 $\frac{1}{3}$ pieds ; pour un 4 livres, 7 $\frac{11}{12}$ pieds et pour les 3 livres, 7 $\frac{1}{2}$ pieds. Mais lorsque on veut mettre des avirons entre 2 sabords, cet écart ne peut tomber en dessous de 8 pieds.

Le sabord le plus à l'avant peut avoir son bord de l'arrière placé directement par le travers du mât de misaine soit avoir la tranche avant du sabord parallèle à la face arrière de ce mât.

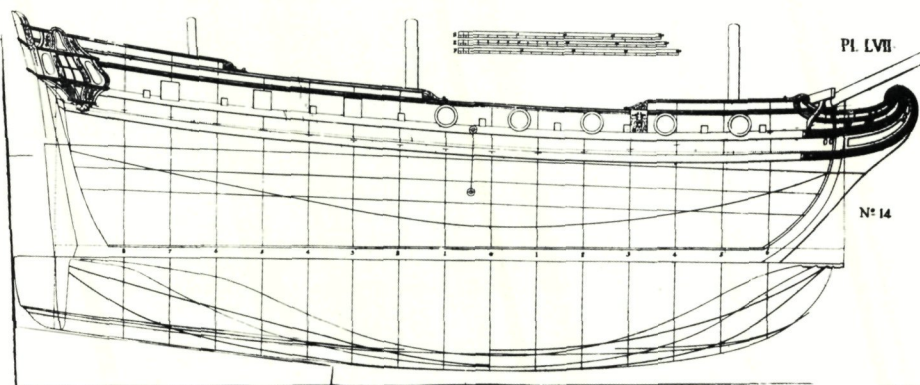
Le sabord de l'arrière sera situé à la distance d'une largeur de sabord plus un entre-sabord de l'étambot avec de légères différences en plus ou en moins selon les aménagements intérieurs de la cabine à cet endroit.

Numéro du navire	Canons		autres batteries et gaillards		hauteur de la batterie sur la flottaison	h		centre de gravité de la batterie basse	distance entre batteries basses et hautes	Poids de la batterie basse	Poids de la batterie haute	«C»	Centre de gravité moyen des canons	«A»
	batterie haute					Hauteur du sabord	h h/3							
					pieds	pieds		pieds	pieds	pd3	pd3	pd3	pd	pd3
4.	24	12	8	4	6	2,33	0,77	6,78	6,1	1608	207,3	1815	7,47	2588

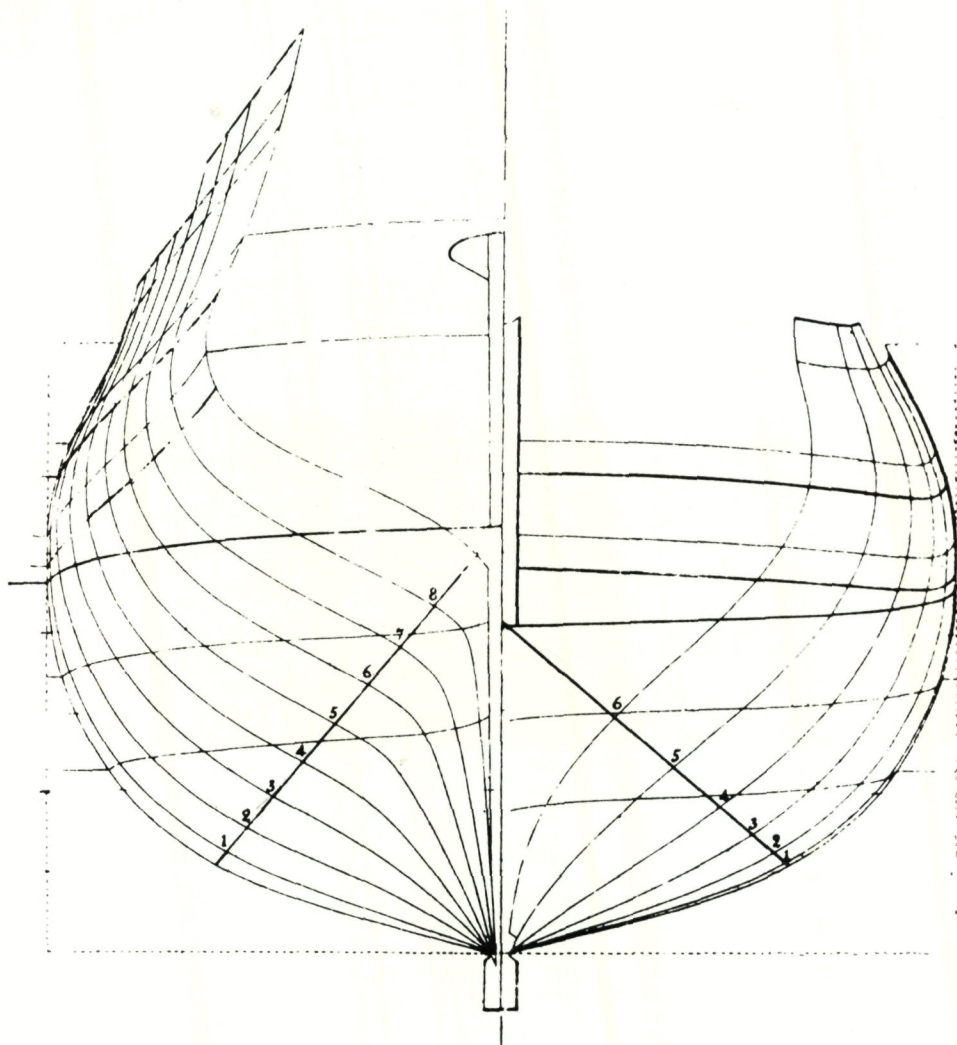
Table où les valeurs A, C et c peuvent être trouvées pour quelques corsaires armés différemment.

A l'aide de ces formules et de ces tables, on trouve qu'un corsaire de 24 canons de 12 livres, et de 8 pièces de 4, dont la hauteur des sabords au dessus de la flottaison est égale à 6 pieds (1m80) aura un déplacement de 29140 pieds, quille et étrave non comprises.

Le NEPTUNUS dans le De Architectura Navalis



▼ le NEPTUNUS d'après le De Architectura Navalis.



autres sur le pont, chez les unes l'équipage fait trois repas cuisinés par jour, chez les autres, une fois seulement. Les provisions et victuailles varieront en conséquence en poids et en volume et les aménagements de même, ce qui rendra le corsaire d'une nation différent de celui d'une autre.

Il sera donc nécessaire, conclut P. Chapman, qu'avant de se mettre à dessiner le navire, on rassemble avec beaucoup de soins toutes les exigences, et qu'on fasse la somme de toutes les circonstances et des buts poursuivis afin que celui qui en est chargé puisse dans la mesure du possible adapter ces exigences et livrer un navire de qualité, rapide et bon manœuvrier.

maritiem panorama

la vie maritime

henri rogie

Cette quatrième contribution à notre panorama maritime 1970 est consacrée à quelques aspects particuliers du monde maritime.

In deze vierde bijdrage tot ons maritiem panorama 1970 brengen wij U enkele bijzondere aspecten uit de maritieme wereld.

Limites des eaux territoriales.

La confusion qui règne depuis la seconde guerre mondiale dans le domaine de la délimitation des eaux territoriales maritimes n'est pas prête à se dissiper de sitôt.

C'est ce qui ressort d'une nouvelle étude publiée récemment par la F.A.O. et qui traite des revendications en matière de limites des eaux territoriales maritimes, des zones de pêche et des eaux limitrophes, plateau continental compris.

Parmi les pays cités dans ce rapport, pas moins de 40 revendiquent des limites maritimes territoriales de 12 milles marins, tandis que 29 autres préfèrent s'en tenir aux 3 milles conventionnels. Au nombre des 40, on note la Chine continentale et l'U.R.S.S. Les nations qui conservent la limite des trois milles - la portée d'un ancien canon, selon la tradition - sont notamment le Canada, la République de Chine (Formosa), la France, le Japon, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis.

Huit pays au moins revendiquent des limites de 200 milles pour leurs eaux territoriales maritimes ou pour leurs zones de pêche exclusives: l'Argentine, le Chili, l'Equateur, le Salvador, le Nicaragua, le Panama, le Pérou et l'Uruguay.

Quelque 30 Etats revendiquent une zone de pêche exclusive adjacente aux eaux territoriales et s'étendant jusqu'à 12 milles de la côte. C'est le cas du Canada, de la France, de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis.

Cette diversité de revendications n'est certes pas de nature à clarifier la situation, ni à favoriser l'élaboration d'une nouvelle réglementation internationale indispensable.

Vers un traité des espaces océaniques ?

S'il existe des conventions internationales - quoique peu respectées et souvent contestées - régissant les limites des eaux territoriales maritimes, il n'en est pas de même pour l'espace océanique situé au delà de ces limites.

Le danger que ce manque de traité international pourrait faire courir à la préservation d'un bien appartenant à l'humanité tout entière, à savoir la mer, n'a pas échappé à l'attention des délégués de la 15-ième assemblée générale du Conseil de l'Atlantique Nord qui préconisèrent la signature par les pays membres d'un «Traité des espaces océaniques».

Dans ce système de contrôle il y aurait quatre grands points: la création d'un «Office des Licences», l'organisation d'une «Police Maritime Internationale», la création d'un tribunal international pour régler les litiges, et enfin la fixation des limites de juridiction en déterminant les limites du plateau continental et des eaux internationales.

Le principe de base à cette initiative est que l'exploration et l'utilisation de l'espace océanique et de ses ressources doivent se faire au profit de toute l'humanité, que tous les pays ont le droit d'y participer sur un pied d'égalité, sans aucune proclamation de souveraineté. Chaque Etat aurait donc des droits, mais aussi le devoir de conserver le caractère pacifique de cette utilisation.

Il va sans dire que la signature d'un tel traité n'est pas pour demain. Mais l'idée étant lancée, il est à souhaiter qu'elle soit favorablement accueillie dans le monde entier, ceci pour le plus grand bien de l'humanité tout entière.

Pétrole sous la Mer du Nord

La nécessité de parvenir à un accord international sur l'exploration et l'utilisation des espaces océaniques est d'autant plus justifiée qu'il ne se passe pas une année sans que de nouvelles ressources énergétiques et alimentaires soient découvertes sous les mers du globe.



C'est ainsi que des forages entrepris récemment au large des côtes norvégiennes ont permis de découvrir un nouveau gisement pétrolifère considérable représentant plusieurs centaines de millions de tonnes. L'épaisseur des couches productrices ainsi que l'étude de la structure permettent d'affirmer que son exploitation commerciale ne peut être mise en doute.

Le consortium pétrolier Petronord - Agrip - Pétrofina a procédé à l'étude des problèmes techniques, économiques et financiers qui se posent pour un développement rapide du gisement. Lors des études géologiques, il est apparu que de nouvelles découvertes viendraient sous peu augmenter les réserves déjà mises à jour.

Le fait d'avoir trouvé pour la première fois du pétrole économiquement exploitable en Mer du Nord présente un intérêt tout particulier pour l'Europe entière. En effet, lorsque seront découverts d'autres gisements dans la même zone, une part non négligeable des besoins européens en pétrole pourra être couverte par des sources d'approvisionnement politiquement sûres.

De l'or en suspension dans les mers.

Si la découverte de gisements pétrolifères sous les mers du globe est maintenant chose courante, ce qui l'est certes moins est la récente découverte faite par les chercheurs du service géologique américain.

Ceux-ci viennent en effet de découvrir que les océans recèlent 750 fois plus d'or que les coffres des banques nationales de l'ensemble des pays du monde. C'est ce qui ressort d'une première évaluation des proportions de métaux précieux contenus dans l'eau, dans les plantes, dans les animaux et même dans l'organisme humain. L'or en suspension dans les mers et les océans a de quoi faire rêver les spéculateurs : 27,5 millions de tonnes d'or ! Converties au cours officiel de 35 dollars l'once, cela représente une fortune de 30.800 milliards de dollars. Notons, à titre de comparaison, que les 116 pays affiliés au fonds monétaire international ne possèdent qu'un montant global de quelque 40 milliards de dollars d'or monétaire.

Pour ceux que la chose intéresse, le service géologique américain précise que ce sont les eaux de l'Océan Atlantique sud qui contiennent la plus forte proportion d'or. Toutefois, sa récupération pose un

problème technique qui est loin d'être résolu à l'échelle commerciale. En effet, la proportion d'or trouvée dans l'eau de mer varie entre 44 milliardièmes et un millième de milliardième. Quant à la matière animale, les perspectives ne sont pas plus encourageantes : son contenu en métal jaune varierait entre un minimum d'un millième de milliardième pour la chair de poisson et un maximum de 430 milliardième pour le cheveu de l'homme.

Le progrès aidant, verrons-nous un jour les marins devenir pêcheurs d'or ?

De grootste vlotkraan ter wereld

Op gebied van scheepsbouw staat Japan sinds geruime tijd aan de spits. De bouw van supertankers en andere eenheden van reusachtige afmetingen is er nu zuiver routinewerk. Het zal dan ook niemand verwonderen dat de vlotkraan met het grootste hefvermogen ter wereld onlangs in dit land gebouwd werd.

De plannen van dit indrukwekkend kraanschip werden getekend door de Yorigami Cie van Kobe. De Docksmatschappij van Hakodate gelastte zich met de uitvoering. De nieuwe eenheid kreeg als doopnaam «Kiryu» bij haar tewaterlating in de haven van Kobe. Haar kiel is 80 meter lang bij 45 meter breed en de twee hijstoestellen van 70 m hoogte, op het dek gemonteerd, hebben elk een veilig hefvermogen van 1.000 ton alhoewel beide kranen bij de tests in staat waren 2.500 ton te hijsen. Iedere kraan heeft drie hijssnelheden die automatisch aan het gewicht van de last aangepast worden.

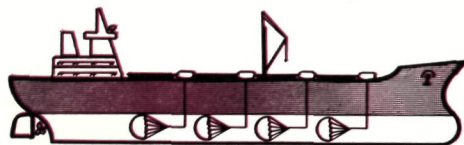
Het kraanschip vertoont bovendien nog andere bijzonderheden. Zo bijvoorbeeld kan de inclinatiehoek van beide hijstoestellen op 30 graden gebracht worden, d.w.z. op 50 meter boven het wateroppervlak, zodat het schip gemakkelijker onder bruggen en hoogspanningskabels varen kan. Bovendien worden de kranen op veilige afstand bediend vanuit de cabine van de kraanman. De «Kiryu» werd voor het eerst in gebruik



genomen bij de bouw van de brug van Kobe Ohashi, die de haven van Kobe zal verbinden met een kunstmatig eiland dat in aanbouw is vóór deze haven. Het kraanschip moet nog een voorname rol vervullen in de geplande havenwerken in de baai van Osaka.

Onderzeese valschermen voor superschepen

Weerom een nieuwigheid van de Japanse scheepsbouwindustrie: een systeem van onderzeese valschermen als noodrem voor superschepen.



Men weet dat de tijd die een varend schip nodig heeft om tot stilstand te komen alsook de afstand die het alsdan nog dient af te leggen afhankelijk zijn van zijn tonnage. Zo bijvoorbeeld zal een 200.000-tonner, die 16 knopen loopt en zijn machines op «vol achteruit» zet, niet minder dan 16 minuten nodig hebben om gestopt te worden. De afstand die hij tijdens het remmen zal afleggen bedraagt minstens 2 zeemijlen. Nu de supereenheden legio zijn, is het evident dat nieuwe remtechnieken noodzakelijk zijn om aanvaringen met catastrofale gevolgen te voorkomen.

Met dit doel hebben Japanse deskundigen onlangs een remsysteem door middel van onderzeese valschermen op punt gesteld, dat bij de ondergane tests volledige vol-doening schonk. De parachutes, uit nylon vervaardigd en met een zeilbreedte van 3 meter, zijn elk in een koker van 1 meter doorsnede geborgen. Op het ogenblik dat het schip achteruit slaat, worden de kokers te water gelaten en komen de valschermen los. De kokers met hun ontplooiende parachutes worden in het water gesleept en remmen derhave de vaart van schip af. Vanzelfsprekend is deze remkracht in verhouding tot het aantal gesleepte valschermen.

De proeven die met de «Santa Isabel» werden uitgevoerd, hebben aangetoond dat een 50.000-tonner met 11 knopen vaart door middel van slechts twee parachutes in 4 min. 47 sec. en op 770 yards kan gestopt worden wanneer hij daarvoor normaal 6 min. 40 sec. en 1650 yards nodig heeft.

Aangemoedigd door deze proeven besloten de ontwerpers deze innovatie in praktijk te brengen. Het heeft geen betoog dat de maritieme middens veel belangstelling koesteren voor deze originele remmethode, die ongetwijfeld in grote mate zal bijdragen tot de veiligheid van de supereenheden.

Het eerste «multipacketship»

Een innovatie op gebied van scheepstype, die ditmaal uit de Verenigde Staten komt: het «multipacketship».

Op een Amerikaanse scheepswerf is voor het ogenblik een nieuw type van zeeschip in aanbouw, dat gecatalogeerd werd onder de benaming «multipacketship». De nieuwe eenheid kan als een soort zeetrein beschouwd worden daar ze samengesteld is uit een zeelichter en een duwschip waarin de motoren zijn ondergebracht. Beide elementen kunnen in een oogwenk samen-gevoegd of ontkoppeld worden.

Dit systeem biedt als voorbeeld dat het duwschip op het lossen van zijn lichter niet hoeft te wachten en onmiddellijk opnieuw kan afvaren met een andere geladen lichter. Het duwschip vertoont veel gelijk-nis met een sleepboot met dit verschil dat het achter de lichter geplaatst wordt in een daartoe bestemde hekinrichting.

Deze nieuwe scheepstypen zullen dezelfde capaciteit hebben als de klassieke modellen van gelijke afmetingen. Het «multipacketship», dat nu in aanbouw is, zal een capaciteit hebben van 280.000 barrells petroleum en 180 meter meten. De bouw-kosten van het duwschip worden op 350 miljoen B. F. geraamd.

Is dit in aanbouw zijnde scheepstype wel een innovatie zoals de Amerikanen het be-weren? Vergeten wij niet dat op 26 fe-bruari 1970 de proefvaart plaats had van de Belgische zeelichter «Zeebrugge», be-stemd voor de duwvaart en gebouwd bij Boelwerf Temse. Ons inziens mag de 13.500 dwt. metende zeelichter «Zeebrugge», die samen met zijn duwschip op 1 maart laatst-leden zijn «maidentrip» ondernam, terecht beschouwd worden als het eerste «multi-packetship» ter wereld.

Atoomduikboten voor het vervoer van petroleum

Zo het eerste «multipacketship» reeds in de vaart is, zal het wellicht nog enkele jaren duren vooraleer andermaal een nieuw ontworpen scheepstype van stapel loopt: de atoomonderzeeër voor het vervoer van ruwe aardolie onder de Noordelijke IJszee. Met weet dat in Alaska belangrijke petro-leumvelden ontdekt werden, die binnen

een drietal jaren zullen uitgebaat worden. Met dit doel heeft het consortium Atlantic Richfield BP - Humble Oil besloten de grootste olieleiding ter wereld te bouwen tussen Prudhoe Bay op de noordkust van Alaska en de raffinaderijen gelegen op de zuidkust.

Intussen onderzocht de Humble Oil de mogelijkheid een maritieme petroleumtrafiek tot stand te brengen tussen de havens van de Amerikaanse oostkust en de noordkust van Alaska, in de nabijheid van de ontdekte petroleumvelden. Het was met dit doel dat de «Manhattan», een tanker-ijsbreker van 115.000 dwt., in september 1969 er in slaagde een noordwestelijke vaarroute doorheen de Noordelijke IJszee te openen.

Alhoewel dit experiment gedeeltelijk volvoering schonk, werden andere oplossingen bestudeerd, waaronder die van de General Dynamics Corporation. Deze compagnie stelt voor zes atoomonderzeeboten te bouwen, die de aardolie vanuit Alaska naar de oostkust van Amerika zouden vervoeren door onder het ijs van de noordpool of van de noordwestelijke route te varen. Volgens de ontwerpers zou dit origineel transportmiddel veel goedkoper uitkomen dan het vervoer door middel van de ontworpen buisleiding van 1.200 km.

Elke onderzeeër zou in staat zijn 170.000 ton aardolie te vervoeren. Meer gedurfde projecten maken zelfs gewag van een

vervoercapaciteit van 300.000 ton aardolie. Dergelijke atoomduikboten zouden 330 meter lang zijn en derhalve de grootste onderzeeërs ter wereld worden.

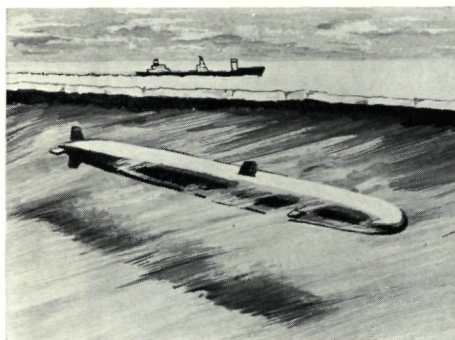
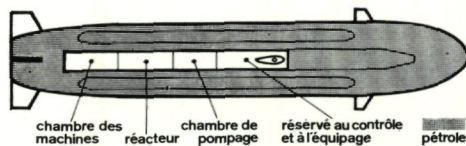
De nieuwe Russische vloot van pakketboten

Terwijl nieuwe scheepstypen van stapel lopen of ontworpen worden, zien we de U.S.S.R. opnieuw belangstelling tonen voor een maritiem vervoermiddel, dat bij de meeste andere zeemogendheden in onbruik is geraakt, met name de pakketboot. Inderdaad, tijdens de laatste 20 jaar heeft de Sovjetunie een nieuwe vloot van passagiersboten opgebouwd. Van 1951 tot 1968 werden niet minder dan 34 nieuwe eenheden in gebruik genomen. Negen van deze schepen werden in de Sovjetrepubliek zelf gebouwd, o.a. op de werven van Shdanov te Leningrad. Doch het is op de werven van Mathias-Thesen te Wasmar (Oost-Duitsland) dat de meeste Russisch pakketboten van stapel liepen, namelijk 23.

Onder deze schepen vindt men de «Alek-sander Pushkin», de «Shota Rustaveli» en de «Taras Shevchenko» van de Ivan Franko-klasse, die 19.861 brutoton meten en een kruissnelheid van 20 knopen hebben. Deze eenheden ondernemen regelmatig kruisvaarten, niet enkel met toeristen van achter het ijzeren gordijn maar ook met reizigers uit West-Europa en voornamelijk met West Duitsers.

De nieuwe Russische vloot van passagiersschepen telt eveneens een serie eenheden van kleinere tonnemaat, waarvan het typeschip de «Mikhail Kalinin» is. Deze schepen, 19 in aantal, meten van 4.722 tot 5.261 brutoton. Deze vloot bevat nog twee eenheden, die oorspronkelijk voor rekening van Italië gebouwd waren doch achteraf door de U.S.S.R. overgenomen werden. Het betreft de «Norilsk» en de «Tobolsk» die elk 3.498 brutoton meten.

In afwachting dat we de gelegenheid krijgen op kruisvaart te gaan met een van deze moderne Russische pakketboten op tussenlanding te Oostende, zullen we genoeg nemen met een «zeereisje» aan boord van de oude «Franlis», die om het uur geruisloos langs het nog oudere westerstaketsel van de koningin der badsteden komt aanleggen.





CONGO WATERWAYS

The Estuary (continued) :

Approaching BANANA in the early morning, the low coast, often hazy with its hot dampness, may perhaps not be easily seen, against the light, from the bridge of a ship wishing to enter the CONGO estuary.

Steering is affected by strong surface and deep-sea currents which act on the ship's quick works, her screw (or screws) and her rudder.

But thanks to the echo-sounder, the Ocean Deep (fosse sous-marine), lying true East-West from the Estuary, is soon found without any difficulty.

Old-timers who have visited these water more than forty years ago - that is, before the general use of the echo-sounder - will certainly remember that in those good old days - not so far away - the approach (in thick weather or uncertain night visibility) was made with the use of the Thomson-lead. This entailed mighty long and hard winding-in - this being a very good exercise... until the blessed moment when the sounding tube, completely discoloured, showed «no bottom» i.e. more than one hundred fathoms, this sounding being re-checked for safety indicated that the Ocean Deep had been found and the course laid true East.

This course allowed the Stella black buoy to be discovered slightly to port. To say the truth, this buoy, in those days, was rather of small size and, with the four knot current, and more at the ebbing tide, was not easily visible.

But the BANANA gonio station, and the more jutting out and more prominent Angolese MOITA SECA Point more than made up for this weak navigation aid. With the comparatively recent use of radar there is, of course, no difficulty any more.

During the afternoon, lighted up by the post-meridian sun, the coast seems, by an effect of refraction, especially during the rainy season, much closer than it really is. The coconut tree curtain stretching from the French Point to the BANANA wireless station outlines the skyline very typically.

Night landfall is only normally made since luminous buoying and navigational aids have been set up with radar reflectors.

First of all, in 1952, lighted buoys have replaced the black dumb N° 12 tot 20, between BOULABEMBA and SCOTCHMAN's Head. At the same time the coastal lighting was modernized and a new well fitted N° 2, visible by night and day, replaced the old Stella Bank black buoy. These improvements insured completely safe night landfalls and navigation right up to the Rambler's anchorage.

Previously, that is before this modernization, shipping arriving at night in the Congolese waters could easily anchor off SANTA ANTONIO DO ZAIRE, but generally preferred to set their speed (or else cruise well outside) so as to make their landfall at dawn.

Let it also be reminded that the BANANA and POINTE NOIRE directional-finding stations often very usefully complete the lights, radars and echosounders, because with limited visibility the influence of currents often affects steering especially of heavily laden underpowered craft.

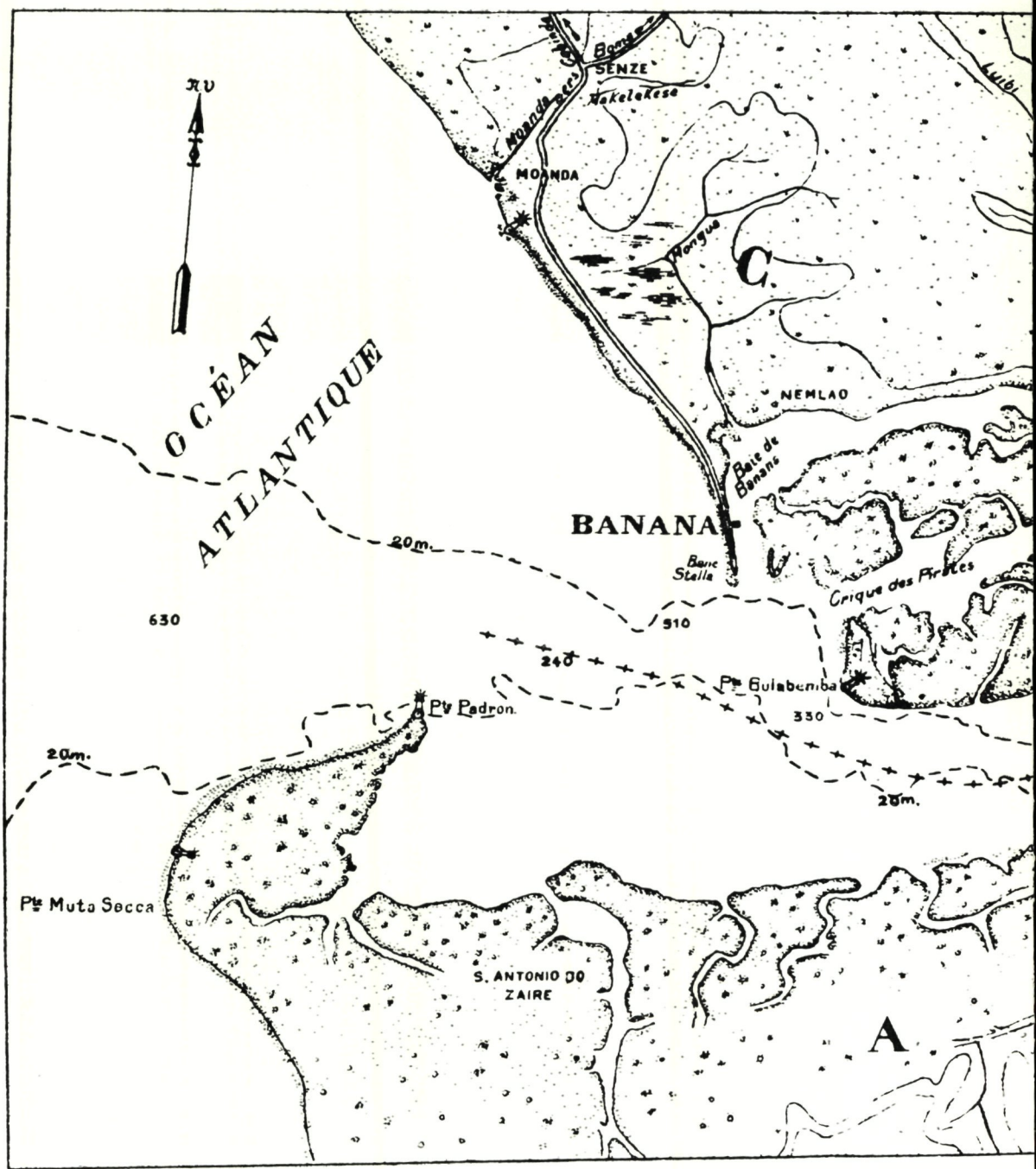
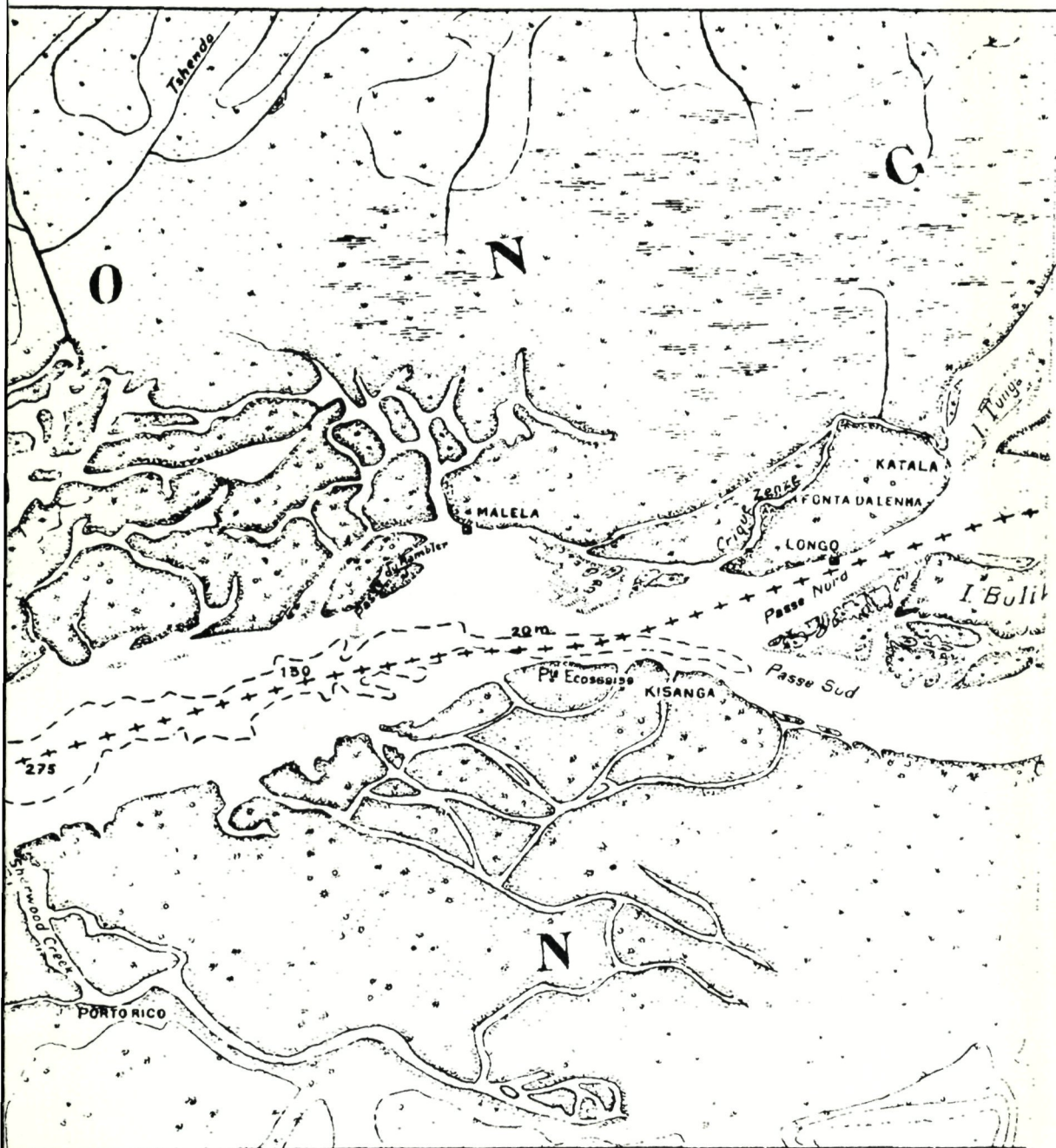


Chart of the CONGO River's mouth, as surveyed in 1933-1935 by the Congo navigable Waterways Service ; as photographed by air in 1929, between BANANA and MALALA, by the SABENA Services, and as from the RAMBLER's Chart for the river's Southern side West of BANANA's meridian, the Angolese creeks and the Ocean Deep (fosse profonde). Soundings in metres.
 As published in 1938 by E.-J. DEVROEY and R. VANDERLINDEN in their remarkable «LE BAS CONGO» from which the writer borrows the scientific matter referred to in his articles on the CONGO Estuary.
 The reproduction of this chart has been made through the kind co-operation of Tervuren's Central AFRICA Museum.



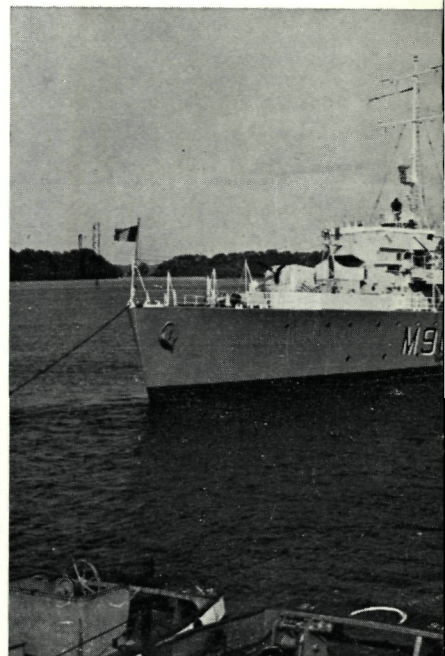


Photo n° 1 (ZAGOURSKI-1925) : Souvenir of the «Coco-nut palm tree avenue» along the Atlantic Ocean at BANANA. This avenue has unfortunately disappeared, eaten up by the constant erosion of the Ocean.

After passing the Stella Bank N° 2 lighted buoy and the French Point, speed is progressively reduced so as to allow the pilot-boat to come alongside. This manoeuvre is rather delicate because the small boat's steering is affected by the surface current, while the loaded ship, much deeper, is handled in practically calm water.

This phenomenon results from the fact that here, Congo river's fresh water extends from the surface to a salt-water underbed which, absolutely calm, forms the principal mass of water occupying the more than two hundred fathoms Ocean Deep («Le Bas-Congo» by E.-J. Devroey). Moreover, if one should drift downstream in a small shallow draft boat and should throw a sounding lead sufficiently deep, it would be experienced that the lead would be held upstream by the underlying salt water masses.

This freak of nature is observed in various degrees according to the state of the tide, in the upper part of this Ocean Deep, of geological origin, extending from its delving in the river's bottom, near the Rambler's Pass, to the Ocean.

It should be noted that, of the word «tide» is used, it does not mean that the current is reversed upstream with the rise and downstream with the ebb. The mighty Congo River always flows downstream to and into Ocean. Its brownish coloured waters cutting into the blue sea for many miles West. In the creeks (BANANA Creek and others), the current is reversed with the tide and their salinity is of course greater at high tide than at low tide. It should also be observed that the state of the tide affects the river's gauges and, to some extent, the strength of the current.

At BANANA, for instance, maximum tide amplitude is about six feet with spring tides and minimum of about one foot with neap tides.

The River's output, abeam of BANANA, taken from figures calculated between 1902 and 1950, amounts to 37.500 cubic metres per second; with a maximum of ± 65.000 , a minimum of ± 27.000 and a millenary maximum of ± 70.000 cubic metres per second.

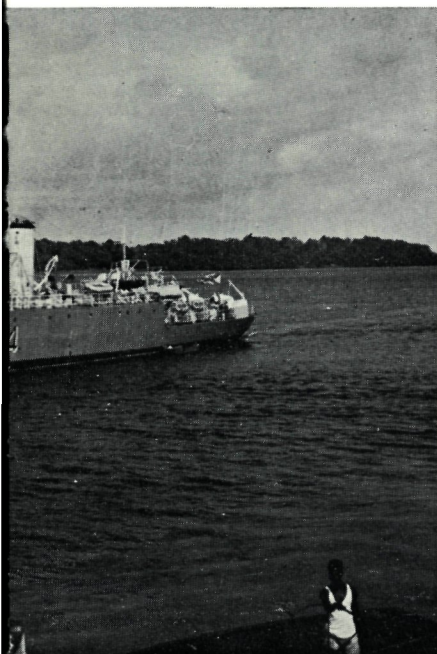


Photo n° 2 and n° 3 : the « DE BROUWER » and her staff-officers.

The Ocean Deep measures about 170 fathoms three miles up-river, about 280 fathoms between BANANA and PADRON Point. The five hundred fathom curve begins some 23 miles West of the Congo's mouth and, where the continental shelf is only 25 fathoms from the Ocean's surface, the Ocean Deep has dug in this shelf a more than 700 fathom furrow.

The term «geological» is used because no river, how powerful it should be, could cut in the Ocean bed a submarine valley of this depth. Moreover, it has been surveyed again and again that the Congo river's current only affected the superficial layers. (This Ocean Deep must have its origin in an ancient valley which must have caved in prehistorically.)

Furthermore, British Admiralty Nautical Instructions have reported since many years ago that the Congo river's fresh water extends from the surface to the bottom downstream of KISENGA (SCOTCHMAN's Head) on the left bank, i.e. abeam of the RAMBLER's Pass (and anchorage) on the right bank. Here, the freshwater mingles with a saltwater bottom layer which fills up the submarine valley (Ocean Deep) right down to the river's mouth.

Fresh water flows down on this higher density water but the depth of this fresh water layer lessens while its speed increases. Jus below KISENGA this depth ranges between 5 to 9 metres, but lessens to one metre abeam of BOULABEMBA. Naturally, the fresh water layer is deeper at low tide than at high tide.

The above facts easily explain why top layer shallow draft pilot-boats and suchlike have their steering differently affected than deep lying craft during their manoeuvring in the mouth of the powerful Congo River.

(to be continued)



« luxembourg »

Built in 1911 by the Antwerp COCKERILL shipyard, the s/w «LUXEMBOURG» was launched on the CONGO river in 1912 from KINTAMBO'S State Marine slipways. (Kintambo being the native name for Léopoldville-Ouest, a few miles down river from Léopoldville-KINSHASA-, the slipways being situated, as they are still nowadays - part of the CHANIC boatbuilding yard - a few hundred yards above the beginning of the rapids.)

The «LUXEMBOURG» was 154 feet long, had a beam of 33 feet 4 inches, a loaded draft of 5 feet 9 inches and a total displacement of 323 metric tons. She had a 367 HP steam engine and two feathering float stern side paddle wheels.

When the 14-18 war broke out she was on the main river service i.e. between Léopoldville (KINSHASA) and Stanleyville (KISANGANI), a 1.734 kilometres stretch (and not 1.000 kilometres as was printed beginning of July 1970 in a worldwide spread French magazine...!).

In September 1914, at the request of the French Authorities and under the command of Captain Elmer GÖRANSSON (more of whom will be told later), she took an active part in the CAMEROON campaign.

To this end, armour-plates were fixed all around her vulnerable thin skin and bulwarks; her bridge, steering-gear, boilers and main engines were protected by railway iron sleepers and she was armed by two 75 mm guns and one machine gun.

The «LUXEMBOURG» gave support to land progress by the fire of its guns. On the 29th of October 1914, the enemy abandoned its ZIMU tactical position and fled into the bush. The wounded being brought down to KINSHASA by her on the 5th of November. But soon she left again, carrying reinforcements to the Sangha river. Amongst other feats of arms, she helped to expel the Germans from MOLUNDU.

In honour for her brilliant service, the French Authorities placed on board the s/w «LUXEMBOURG» a memorial plate, which remained in good position until not so long ago - just before the Independence of the CONGO - when this plate was entrusted to the Tervuren Central AFRICA Museum, where it can be seen nowadays.

After the 14-8 war, the «LUXEMBOURG» went back to her more peaceful mail boat silhouette and was put on the KASAI run.

During many years, she ensured a fourteen day shuttle service between Léopoldville (KINSHASA) and Port Francqui (ILEBO) which for those days, fifty years ago, amounted to a real performance.

In 1928, she was completely restored to new with very special care. Her paintwork was renewed, her decks holystoned and her brasswork polished until everything was absolutely spick and span. The «LUXEMBOURG» had been chosen to carry through the CONGO King ALBERT and Queen ELIZABETH.

Later, so as to reduce her draft which was rather deep for such a shallow and difficult river as the KASAI, it was decided by the OTRACO management to lengthen her by 26 feet. This improvement was carried out by the N'DOLO riverboat yard.

In 1947, Prince CHARLES, visiting the CONGO as his father did twenty years before, also took place on board s/w «LUXEMBOURG» on his trip to PORT-FRANQUI. (see photo) The end of her career came in 1954 when new Diesel powered modern mail boats of the «HUY» class took her place.

The «LUXEMBOURG» was then laid up and could have been forgotten but it cannot be said that she has become useless.

Her upperworks were stripped down and she was transformed into a helicopter carrier. In this manner, she was a great help in the water hyacinth pest campaign more of which will be told later.

A Congo navigator.



MAQUETTISME

De wedstrijd voor modelbouw werd afgesloten. Liefhebbers kunnen echter nog alle plans bekomen aan 300 Fr.

Nous vous informons de ce que, le concours de maquettisme étant cloturé, les amateurs peuvent cependant encore obtenir la farde de plans et ce pour la somme de 300 F.



MODELBOUW



CONCOURS ALGERINE DE BROUWER

Liste des candidats inscrits

au 30 JUIN 1970

1. DEJONGHE Richard
Scheeplossestr. 88 - 9000 GENT
2. GOESSENS JC.
15 Grand'Rue - 7860 LESSINES
3. JAMINET Guy
27 Rue de l'Eglise
- 4822 PETIT-RECHAIN
4. de DECKER DE BRANDEKEN
Bois Néros 13 - 1328 OHAIN
5. CLAES Marcel
38 Rue des Paons - 1160 BRUXELLES
6. HOREMANS Robert
109 Venneborglaan
- 2100 DEURNE - ANTWERPEN
7. COUVREUR Roger
Dr. Moreauxlaan - 8400 OOSTENDE
8. FLAMION Léon
40 Rue de Resles - 6071 CHATELET
9. DOLLENDORF Pierre
No 37 WEYWERTZ
10. HOSDAIN Marcel
Rue de l'Europe - 6001 MARCINELLE
11. CLEEMPUT Willy
8 Korte Veldstraat - 9001 GENTBRUGGE
12. MERTENS André
73 Rue Konkel - BRUXELLES
13. FAYT Daniel
55 Av. Stienon - 1020 BRUXELLES
14. DEPRINCE J.
72 Av. J. F. Leemans - 1160 BRUXELLES
15. JADOUL Jacques
25 Rue des Chasseurs - 6071 CHATELET
16. DE SCHEEMAKER
36 L. Gillonlaan - 8500 KORTRIJK
- Après Neptunus no 1 - 1970
17. MEERSMAN M.
76 St. Kamielstraat - 9300 AALST
18. VAN DE CASTEELE
17 St Riquierstraat - 8401 BREDENE
19. MIERVELDE W.
Nieuwpoortlaan - 8470 DE PANNE
20. REYNAERT André
18 Irislaan - 8440 WESTENDE
21. DANEELS G.
117 Van Crombruggelaan
- 1150 BRUXELLES
22. DEPEUTER J.
23 Meerlenlaan - 2610 WILRIJK
23. HENDRICHS J.
112 Rue Langeveld - 1180 BRUXELLES
24. COEL J.R.
44 Rue Longue - 1150 BRUXELLES

25. HEYNDRIKX J.

54 Av. Coghen - 1180 BRUXELLES

Bericht aan onze vrienden modelbouwers

Van zaterdag 10 tot vrijdag 16 oktober zal er in de zalen van het Feestpaleis te Oostende een tentoonstelling plaats vinden van scheepsmodellen. Deze tentoonstelling die tevens een wedstrijd opent voor liefhebbers in de modelbouw wordt ingericht door de Vereniging der Staatsloodsen (v.z.w.) ter gelegenheid van haar 25e verjaardag. Deze tentoonstelling wordt aanbevolen aan alle lezers van Neptunus daar men er zelden in slaagt modellen gemaakt door liefhebbers te verzamelen in één enkele tentoonstelling en dat men bovendien bij liefhebbers pareltjes van kunst ontdekt. Onze modelbouwers worden vriendelijk verzocht aan deze wedstrijd deel te nemen. Worden van deze wedstrijd uitgesloten : de modellen uit plastic en deze gemaakt bij middel van bouwdozen. De deelnemingsreglementen kunnen bij Neptunus bekomen worden. Uiterste inschrijvingsdatum 6 oktober - Tel. Neptunus of M. Mattheeuws, Karel de Goedestraat 2, 8200 - Brugge. Tel. 050/15391.

Avis à nos amis maquettistes

A Ostende, dans les salles du Palais des Fêtes, place d'Armes, se tiendra du samedi 10 au vendredi 16 octobre, une exposition de modèles de navires. Cette exposition, qui est également un concours ouvert aux maquettistes amateurs, est organisée par l'Association des Pilotes de l'Etat (asbl) à l'occasion de son 25e anniversaire. Cette exposition est à recommander à nos lecteurs, parce qu'il est extrêmement rare que l'on puisse réunir des pièces d'amateur en une seule exposition et l'on sait que les modèles construits par des amateurs sont les plus beaux qui soient. Nos amateurs constructeurs de modèles sont cordialement invités à participer à ce concours. Sont exclus les modèles en plastique et ceux construits à partir de boîtes de bois prédécoupé. Les règlements de participation peuvent être obtenus à Neptunus. Date ultime d'inscription le 6 octobre - Tél. Neptunus ou M. Mattheeuws, Karel de Goedestraat 2, 8200 Brugge, Tél. 050/15391.



aktuali-
-teiten actuali-
-tés personeel per-
-sonnel bevorderingen pro-
-motions de reserve la réserve

de reserve - la réserve

OFFICIERS DE RESERVE RESERVE OFFICIEREN

Antwerpen

Met de regelmaat van een klok ontvangen wij SONAR, het tweemaandelijks tijdschrift van de V.Z.W. Vereniging der Reserve-Officieren Zeemacht, Afdeling Antwerpen. Voor inlichtingen en abonnementen komt men steeds terecht bij CPC (R) R. PLANCHAR, Italiëlei 84 te Antwerpen en een abonnement kost «slechts» 50,— F. Het nr 3/1970 heeft opnieuw een zeer gevarieerde inhoud :

Oefening Kallo - Schelde 11 april 1970
Nationaal Kongres - Gent 2 en 3 mei 70
vervoer (2de deel)

Les missiles «surface to surface»
In drie punten en enkele lijnen...
En trois points et quelques lignes...

Naklank Antwerp Navy Night

Zeevaartnieuws

Zeemachtnieuws

Bij ons te Antwerpen

Personalia

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

Vereniging oudgedienden ZM - Brussel Association des Anciens de la FN - Bruxelles

Azimut nous tient toujours fidèlement au courant de ses dernières parutions. Changement de comité, donc sang neuf !

Et toujours les mêmes difficultés budgétaires. Nous voudrions donc nous associer à Azimut pour souhaiter que le maximum d'anciens de la Force Navale habitant l'agglomération bruxelloise soutiennent de leurs efforts, s'ils le peuvent et de leur porte-monnaie s'ils le veulent, le seul existant avec leur passé maritime. Et ainsi peut-être retrouver des anciennes camaraderies de bord, ou peut-être en nouer de nouvelles.

La jeune équipe nous annonce des activités diverses : sports, excursions, voyages. Profitez nombreux des avantages et des joies qu'elles peuvent apporter ! Nous leur souhaitons bon courage et bonne chance.

Vereniging oudgedienden Z.M. - Antwerpen

Voorzitter :

Reynders Henry
Ferd. Verbieststraat 48
Ekeren
de ex-voorzitter en ere-
voorzitter.

Onder-Voorzitter :

De Poorter
Hoogboomsesteenweg 5
Ekeren II

Sekretaris :

Vermeylen Raymond
Bauwenslaan 37
Wilrijk

Schatbewaarder :

Sels Jan
Tweemontstraat 264
Deurne

Organisator :

De Meyer Marcel
Bisschoppenhoflaan 291
Deurne

Redactie Flash :

De Meyer Marcel
Bisschoppenhoflaan 291
Deurne

Sportpromotor :

Huys Fred
Torenblokstraat 22
Wilrijk

Commissaris :

Cap Oscar
Bindstraat 4
Berchem

Adviseur :

van de Vorst Ber.
V.D. Vadderlaan 18
Ekeren II

VERSLAG VAN DE VLAGGEWIJDING DER V.O.ZM.L. TE WERM

Te Werm waar de zetel van de V.O.ZM. Limburg gevestigd is, had op zondag 12 JULI II. de plechtige vlaggewijding plaats in aanwezigheid van talrijke hooggeplaatste personen, waaronder de afgevaardigde van Z.E. de Heer GOUVERNEUR ROPPE van Limburg, namelijk de HEER BAS-TIAANS. Verder de Heer Burgemeester NEVEN van Werm, de Heer Gemeentesecretaris SWERTS, alsmede het voltallige gemeentebestuur. Vanwege de ZEEMACHT was aanwezig CPC. Van Gelder, samen met DHR O/OFFICIEREN EN MATROZEN van het MARITIEM COMMANDO van ANTWERPEN. Van de zijde der OUD-GEDIENDE ZEEMACHT is de aanwezigheid van de BRUSSELSE VERENIGING en deze

der KEMPEN wel het vermelden waard, weerom een bewijs dat onze BRUSSELSE VRIENDEN en deze van de KEMPEN iets over hebben voor de VERENIGING DER OUDGEDIENDE ZEEMACHT. Van de andere Verenigingen was niemand aanwezig, een feit dat wel wat betreurenswaardig mag genoemd worden.

Na de verzameling begaf het hele gezelschap zich naar de kerk, waar de eigenlijke plechtigheid aanving met eerst de wijding der vlag, tijdens deze plechtigheid hield Z.E.H. pastoor NASSEN eraan de betekenis van de vlag en de daaraan verbonden wijding uiteen te zetten. Na deze korte plechtigheid overhandigde CPC. Van Gelder de nieuwe vlag aan de H. EVERS., vaandrig van de vereniging. Hierop volgde de ingetogen hulde aan de gedenkplaat van de gesneuvelden van beide oorlogen. Waar opeenvolgend door de COMD. namens de ZEEMACHT een bloemenkrans werd neergelegd en tevens door de H. LEYSSEN, Voorzitter van de LIMBURGSE vereniging der Oudgedienden van de ZEEMACHT Dit alles werd prachtig opgeluisterd door de muziekmaatschappij uit VECHMAAL. Dan werd de optocht gevormd. Aan het hoofd stapte op de muziekmaatschappij uit VECHMAAL, gevolgd door het Detachement van de ZEEMACHT. Dan de Vereniging OUDGED. ZM. Kempen, de V.O. ZM. Brussel, beide met hun vlag, dan de vlag der V.O. ZM. LIMBURG, met het voltallig bestuur in uitgedost uniform. Dan was het de beurt aan de personaliteiten met het Gemeentebestuur. Na deze optocht waarvoor wij EXTRA weer hadden, volgde dan de receptie. Op deze receptie werd het woord gevoerd door de H. BURGEMEESTER. Die hield er aan allen welkom te heten. De H. Voorzitter dankte op zijn beurt allen die hebben medegewerkt om dit feest mogelijk te maken. De H. EVERS gaf dan lezing over de groei en bloei van onze vereniging en CPC. Van Gelder op zijn beurt gaf tot slot aan allen een flinke dosis moed en vertrouwen mee om zo in deze goede geest van verenigen, samen, verder te doen, want, zo beklemtoonde hij «strekt het niet alleen UWE vereniging tot eer, maar zelfs HEEL LIMBURG, en LIMBURG MAG, JA MOET FIER ZIJN OP ZIJN OUDGEDIENDEN van de ZEEMACHT».

Na dit alles werd er in het lokaal van onze vereniging te HOESSELT een avondmaal aangeboden aan al de deelnemers, en werd er verder nog feestelijk verbroederd.

HERDENKINGSMARS 1970

23 juni 1970

Vanuit alle hoeken en kanten verlaten 5.300 de deelnemers de haarstede om aan de Vierde Herdenkingsmars in onze prachtige Ardennen deel te nemen. Dit jaar gaat deze mars een prachtig sukses tegemoet; dit bewijst ons het dubbel aantal deelnemers in vergelijking met 1969 en ook de meer en meer belangrijke buitenlandse delegaties, waaronder Luxemburg, Frankrijk, Denemarken, Oostenrijk, Zwitserland, Groot-Brittannië, West-Duitsland en Israël. Merkwaardig en weliswaar betreurenswaardig is de afwezigheid van de Verenigde Staten van Amerika. Te meer als men weet dat in 1945 de Amerikaanse troepen er een verbitterde strijd hebben gevoerd en dat deze mars ook aan hen een grote herinnering opdraagt.

Na een drietal uurtjes autorijden komen we rond de middag aan in Bastogne. Ons peloton (Staf Zeemacht) samengesteld uit 1LV DE RIDDER, 1LV(T) BOGAERTS, 1MC SCHEIRE, 1MC VAN PRAAT, 1MC WEICKER, 1MR DE BLAUW, 1MR VEULEMANS, 1MR VERPOORT, 1MR KALUZINSKY, OMT DELCULE en MAT VAN DEN BOSSCHE, staat onder de kranige leiding van 1LV (D) GMA VAN GELDER. Voor de eerste maal hebben we een verzorger, nl. 1MR VAN CAILLY, hetgeen iedereen veel genoegen doet want een goede verzorger is goud waard in een vierdaagse mars. Wij worden in het tentenkamp van Bastogne door het Derde Ardeense Jagers zeer goed ontvangen; onze pelotonskommandant overhandigt, als aandenken, aan de kommandant van het kamp een wapenschild van de Zeemacht. In de loop van de avond worden menige pintjes bier verorberd. De stemming in het kamp is geweldig: het doet eigenaardig aan in een militair kamp een dertigtal verschillende uniformen te zien rondlopen met daartussen de kleurrijke klederen der burgers; hier denk ik vooral aan het groot aantal meisjes die dit jaar deelnemen. De minirokjes doen menigmaal bij de militairen een fluitsignaal ontsnappen! Vrolijke noot!

24 juni 1970

Zes uur. Door een zeer geritmeerd jazzliedje worden we gewekt. De stemming is

deze eerste morgen opperbest doch niet van lange duur. Het begint te regenen! Klaarmaken en picknick voorbereiden en iedereen is klaar. Per kamion worden we vervoerd van Bastogne naar Arlon, van waaruit de eerste etappe vertrekt. Militaire en burgerlijke autoriteiten en ook de plaatselijke bevolking zorgen onder begeleiding van verschillende militaire muziekkapellen voor een daverende start. In Arlon brengen de marcheerders een groet aan het Tiende Liniemonument en beginnen dan vol moed aan de eerste 32 kilometers. Doorheen het prachtige woud van Anlier (700 ha groot) leidt de weg ons langs de schilderachtige dorpjes van Lischert en Heinstert. Na 18 km mars komt, midden in de bossen, de welverdiende rust. Het regent nog steeds. De warme spieren, te vlug afgekoeld door onze natte klederen beginnen op het einde van de rust pijn te doen. De moreel wordt door het slechte weder ook een beetje verbitterd. Na de rust gaat de tocht verder doorheen het Suredal in de richting van Bodange, Wisembach, Radelange om uiteindelijk Martelange te bereiken. Niemand is er kwaad om. Er wordt niet veel gezegd en iedereen kruipt drupend nat de kamion in die ons terugbrengt naar onze bivak in Bastogne. De tent staat voor de helft een tweetal centimeters onder water zodat de sfeer heel wat minder aangenaam is dan de vorige avond.

25 juni 1970

Tweede etappe. De bussen brengen ons naar Martelange. Het weder klaart op en belooft verbetering. Langsheen het Suredal marcheren we een paar kilometers langs de Luxemburgse grens. We komen door zeer mooie dorpjes met nog mooier klinkende namen als Tintange, Honville en Villers-la-Bonne-Eau alwaar de grote rust plaatsvindt. Het uithoudingsvermogen van sommige mannen begint nu reeds door vermoeidheid te worden aangetast. Het weder verbetert geweldig snel zodat we in de loop van de namiddag een prachtig zonnetje te zien krijgen. Een uurtje na de grote rust wordt ons peloton door «Pietje met de zeis» aangevallen. Onze matroos moet de strijd stopzetten en hij wordt met een ziekenwagen naar het kamp van Bastogne afgevoerd. Algemene stilte. Onze ploeg brokkelt in de loop van de namiddag in twee. Een paar mannen hebben fysieke moeilijkheden en kunnen de eerst verworven kadans niet meer houden. We marcheren verder langs Heffe en Bizori. Vooraleer Bastogne te bereiken brengen we

hulde aan het gigantesk Mardasson-monument, hetwelk werd opgericht ter nagedachtenis van 76.890 Amerikaanse militairen die sneuvelen onder het tegenoffensief van Von Rundstedt tegen de Amerikaanse Generaal Mc Auliffe. In het kamp aangekomen vinden we onze «held» uitgestrekt op zijn veldbed.

26 juni 1970

Derde etappe. Onze matroos verlaat Bastogne om de Staf te vervoegen. De moreel in het peloton is goed doch fysisch wordt er links en rechts wat geknarsetand. Onze verzorger, die zich op wonderbare manier van zijn soms ondankbare taak kwijt, heeft meer en meer de handen vol, vooral nu aangezien ons peloton bijna de ganse dag uit twee delen bestaat. Het wordt bijna onmogelijk nog samen te marcheren. Het landschap noodzaakt er ons toe achter elkaar te lopen. De minste inzinking stuurt iemand in zo'n omstandigheden op een minimum van tijd tientallen meters achteruit. Nadien is terug bijkomen zeer moeilijk doch iedereen wordt opgewacht aan de laatste controlepost. Na een zestal kilometers bereiken we Rocogne waar zich een militair kerkhof bevindt waar 6.785 Duitse soldaten begraven liggen. Het landschap is verder fascinerend en leidt ons langs Rastadt, Bonnerve, Rersiwez, Wibrin en Chabreher. Daar wordt hulde gebracht

aan het monument dat opgericht werd ter herinnering aan de Ardeense jagers die aldaar in mei 1940 gedurende zes uur stand hielden tegen de 7e Pantserdivisie van Generaal Rommel. Een paar kilometers verder bereiken we het hoogste punt uit de ganse marsweg (ongeveer 580 m) en ook het eindpunt van de derde marsdag Les Tailles. Van daaruit terug met de kamion naar Bastogne. Het zwaarste is achter de rug. Wie tot deze avond heeft stand gehouden moet de eindstreep bereiken al moesten zijn kameraden hem voortslepen. Vandaag ontmoeten we ook de andere pelotons van de Zeemacht, onder meer het peloton van Comopsnav onder het bevel van de zeer sympathieke Aalmoezenier VAN PARIJS, de pelotons van Nieuwpoort, Comienav en Antwerpen. Zeer aangename ontmoetingen. Deze avond gaan er velen naar het blarenbal dat die avond in een verschillende bivak gehouden wordt. Iedereen gaat natuurlijk niet om te dansen !!!

27 juni 1970

Vierde en laatste etappe. Bleke maar toch moedige gezichtjes staan op de kamion te wachten die ons naar Vielsalm moet brengen voor de laatste marsweg Vielsalm-Vielsalm. Het landschap rond de Salm is zo mooie dat wij soms de indruk hebben in een sprookjeswereld te leven. We ver-



trekken langs Grand Halleux, Lavaux en Longbrienne om in Poteau, na 15 km, een uurtje uit te blazen. Op deze rustplaats komen wij met ons peloton de eerste binnen als militair detachement. Wij worden er verwelkomd door een paar journalisten die ons een uitgebreid interview afnemen. Na de rust vertrekken we langs Commanster en Neuville om uiteindelijk onder het gejuich van een dikke menigte langs de prachtig versierde straten van Vielsalm vóór de eretribune te defileren. Fregatkapitein KEUTGEN en Luitenant-ter-Zee BOENDERS vertegenwoordigen er de Zeemacht. Alle pijn en leed wordt onmiddellijk vergeten bij het op de borst spelden van de prachtige medaille. Een pintje bier brengt hierbij nog wat meer vreugde. De plaatselijke bevolking begint meer en meer aantrekking voor de mars te krijgen zodat we stilaan naar een vergelijking mogen zoeken met de Vierdaagse Marsen van Nijmegen. De verschillende doelpunten van de mars, de fysieke prestatie, het verband tussen leger en burger, de internationale verstandhouding tussen de verschillende delegaties en vooral de herdenking aan diegenen die sneuvelden voor onze vrijheid werden grotendeels bereikt. De Ardeense Jagers doen het goed en wij wensen hun verder veel geluk en tot... volgend jaar.

R. VERPOORT

Visites des bâtiments de guerre étrangers
Bezoek van vreemde oorlogsbodems
Ostende - Oostende

10-11/7

HrMs «VAN 't HOFF», HrMs «SCHUILING»,
HrMs «ZOMER»

27-30/6

«SAKIET SIDI YOUSSEF»

3-6/8

U.S.S. «DASH» (MSO 428) - U.S.S. «DE-
T.ECTOR» (MSO 429) - U.S.S. «DIRECT»
(MSO 430) en U.S.S. «DOMINANT». (MSO
431)

Brugge - Bruges

27-31/8

L750 «KROKODIL» - L751 «EIDECHSE» -
L760 «FLUNDER» - L761 «KARPFEN» - L762
«LACHS» L763 «PLOTSE» - L764 «ROCHEN»
- L765 «SCHLEI» - L766 «STOR» - L767
«TUMMLER» - L768 «WELS» - L769 «ZAN-
DER» - L788 «BUTT» en L789 «BRASSE»

Anvers - Antwerpen

2-8/9

HMS «AJAX», HMS «AURIGA», HMS «AN-
DREW»

DE PRINSEN VAN LUIK
OP BEZOEK BIJ DE ZEEMACHT

Traditiegetrouw waren H.K.H. de Prinsen van Luik aanwezig aan onze kust op 20 juli jl., voor het schouwen van de vlootparade. De weersomstandigheden waren echter niet van de partij, zodat de vlootparade figuurlijk in het water terecht kwam. Hunne Koninklijke Hoogheden brachten echter wel een bezoek aan de Officiersmess te Oostende, waar ze voorgesteld werden aan diverse militaire en burgerlijke autoriteiten.



MINISTERIEEL BEZOEK A/B VAN DE GODETIA

Maandag 13 juli is van Scheldekaai nr. 21 te Antwerpen, de «Godetia», commando- en steunship voor mijnbestrijdingsoperaties van de Belgische zeemacht, vertrokken met aan boord 12 ministers en hun echtgenoten. De bestemming was Oostende en de reis gebeurde op uitnodiging van de minister van Landsverdediging, de heer SEGERS.

Minister van Landsverdediging, P.W. SEGERS, nodigde uit : zijn kollega's BERTRAND (Verkeerswezen), VRANCKX (Justitie), DE SAEGER (Openbare Werken), DE PAEPE (Volksgezondheid), MAJOR (Arbeid), PETRE (Openbaar Ambt), HANIN (Middenstand), HARMEGNIES (Binnenlandse Zaken), TINDEMANS en TERWAGNE (Communautaire Betrekkingen) en LEFEVRE (Wetenschapsbeleid). Voorts voeren talrijke militaire overheden mee alsook de heer GRAULS, kabinetschef van de eerste minister.

De jongste matroos van de Godetia overhandigt in naam van de bemanning een ruiker aan Mevrouw Eyskens.



Het doel van de reis was de leden van de regering enkele toelichtingen te geven over de bevaarbaarheid van de Schelde (en over wat daar al aan kan worden verbeterd...) en tevens ze in kontakt te brengen met de Zeemacht.



V.l.n.r. de heren Ministers HANIN, Ir. VERSCHAEVE, L. MAJOR, P.W. SEGERS, HARMIGNIES en CPV. POSKIN.

M. Segers, Ministre de la Défense Nationale a invité les membres du gouvernement à faire une courte croisière d'information et de contact avec la Force Navale à bord du Godetia, le lundi 13 juillet.

Dhr. GRAUWELS, Kabinetschef van de 1e Minister.



De mutaties in woord en beeld...



Commodore VAN DYCK



CPV (S) VAN ECHOUTE



CPV PESCH



CPV GELUYCKENS



CPV LEMAIRE



CPC VERVYNCK



CPV DE SCHUTTER



CPF DE PIERE



CPF BLASIN



CPF LIENART



CPF LEMAIRE



CPC LENTACKER



CPF HUTSE



CPC COLLARD



CPC (S) VERHEYDEN



CPC NEVENS



OPC VERBOVEN



CPC WATTRON



CPC MATHIEU



CPC VANOETEREN

N. v. d. Redactie : Neptunus was niet in bezit van alle foto's van de officieren die gemuteerd werden.

Mutations à la force navale

Mutations au sein de l'Etat-Major de la Force Navale

- Le CPV (S) (BEM) Van Eechoute, admis à la pension, est remplacé dans ses fonctions d'Adjoint logistique au chef d'Etat-Major de la FN par le CPV PESCH le 15 oct. 70.
- Le CPF (S) KEUTGEN, chef de la Section Personnel de l'Etat-Major de la FN, admis à la pension, est remplacé dans ses fonctions par le CPC (S) (BEM) VERHEYDEN.
- Le CPF LIENART, Chef du Service de l'Information de la FN prendra le Commandement de la Base Navale d'Ostende le 08 oct. prochain. Il sera remplacé par le CPC MATHIEU.
- Le CPV (S) (BEM) Lemaire H., Directeur de la Section Logistique a pris le commandement du Groupement logistique le 01 sep. 70, il sera remplacé par le CPC (S) ROUFOSSE.
- Le CPV SCHLIM A., désigné pour suivre un cours aux USA sera remplacé dans ses fonctions de Directeur de la Section «Opérations» par le CPC (BEM) marin le 11er dec. 70.
- Le CPC FRANÇOIS, Chef de la Sous-Section Instruction, désigné pour le Commandement interallié de la Manche (CINCHAN) a été remplacé dans ses fonctions par le CPC (BEM) VAN OETEREN le 07 sep. 70.

Au sein du Commandement interallié de la Manche (CINCHAN)

- Le Commodore Van Dyck J., désigné pour succéder au CPV (S) (BEM) Van Eechoute aux fonctions d'Inspecteur Général de la Force Navale a été remplacé par le CPV de Schutter, le 25 août 70 venant du Groupement Instruction et Entraînement de la FN.
- Le CPC Vervynck M., désigné pour le MAS, sera remplacé le 01 oct. par le CPF HUTSE.
- Le LDV Vandenborne, désigné pour la Sous-Section OTAN à l'Etat-Major de la FN sera remplacé par le CPC FRANÇOIS le 05 oct. 70.

Au sein du Commandement Belgo-Néerlandais de la Manche (COMBENECHAN)

- Le CPC Lentacker désigné pour le Groupement Opérationnel de la FN aux fonctions de Chef du Bureau Opérations sera remplacé par le CPF Blasin le 12 nov. 70.

Au sein du Groupement Opérationnel de la FN (COMOPSSNAV)

- Le CPV D. GELUYKENS prendra le Commandement du Groupement Opérationnel le 15 oct. 70.
- Le CPF. DE PIERE prendra le commandement de la Base Navale de Nieuport.
- Le CPC Verboven, Commandant en Second de la Base Navale d'Ostende, a été remplacé le 24 août par le CPC WATTRON, ancien Commandant de l'Escadrille des dragueurs «inshore».

Au sein du Groupement Logistique de la FN (COMLOGNAV)

- Le CPV Geluykens, Commandant désigné pour prendre le Commandement du Groupement Opérationnel de la FN, sera remplacé par le CPV (S) (BEM) Lemaire.

Au sein du Groupement Instruction et Entraînement (COMIENAV)

- Le CPV de Schutter, désigné pour le Commandement interallié de la Manche a été remplacé par le CPF Lemaire W.

A bord des unités navigantes

- Le CPF Hutse H., Commandant du A960 Godetia, désigné pour le Comd. interallié de la Manche a été remplacé par le CPC NEVENS.
- Le CPC Collard, Commandant du A961 Zinnia, désigné pour le Commandement du Centre Instruction et Entraînement de la FN a été remplacé par le CPC CORNELIS.

ereabonnementen abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef des
forces Armées

Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de la
Force Navale

Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende

Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles

Le Commodore e.r. Robins, Laeken

Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek

Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian

Delegation Nato London

Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe,

Oostende

Le Capitaine de Vaisseau e.r. Bâtse Ch.,

Auderghem

Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles

Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende

Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende

Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,

Ambassade de Belgique à Madrid

Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende

Fregatkapitein res. Van Avermaet, Deurne

Fregatkapitein res. Willems, Wilrijk

Fregatkapitein res. De Cooman, Antwerpen

Luitenant-Kolonel res. Debruyne, Antwerpen

Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan

Fregatkapitein hon. Herremans, Stene

Le Capitaine de Frégate hon. Gillet, Bruxelles

Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem

Korvetkapitein res. Planchar, Antwerpen

Le Capitaine de Corvette res. Ludwig, Bruxelles

Le Capitaine de Corvette R. Mertens, Macon

Le Capitaine de Corvette R. Delgoffe, Schilde

Le Capitaine de Corvette (T) Pajot, Woluwé

Le Capitaine de Corvette Delgoffe, Schilde

Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,

Berchem

Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. hon. de

Schietere de Lophem.

Luitenant ter Zee 1ste kl. res. Verrees, Turnhout

De Muziekkapel van de Zeemacht

Les Officiers de la Section de Liège du Corps

des Cadets L.M.B.

Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,

Bruxelles

Le Club Prince Albert, Bruxelles

Club Officiers, St.-Kruis

Club Officiers, Merksem

Club Officiers, Zeebrugge

Wardroom ZINNIA, A961

MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,

Antwerpen

MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,

Antwerpen

MS STAD ANTWERPEN

Le Commandant d'aviation Van Obergen, Brugge

The Office of the Naval Attache-American

Ambassy, Brussels

Verbroedering Royal Navy, Oostende

Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten

Tabagie Onderofficiers, Conservost

Mess Onderofficiers, ZINNIA A961

Tabagie Onderofficiers Comienav

Tabagie Onderofficiers Merksem

Tabagie Onderofficiers Zeebrugge

Troepenkantien Zeebrugge

De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge

L'administration communale de Verviers

Het gemeentebestuur van Merksem

L'administration communale de Dinant

Het gemeentebestuur van Kortrijk

L'administration communale de Andenne

De stad Oudenaarde

L'administration communale de Charleroi

Het gemeentebestuur van Nieuwpoort

L'administration communale de Huy

Het gemeentebestuur van Blankenberge

Het gemeentebestuur van St.-Niklaas

L'administration communale de Herstal

Het gemeentebestuur van Hasselt

La ville de Malmédy

De stad Knokke

L'administration communale de la Roche en

Ardenne

Het gemeentebestuur van De Panne

L'administration communale de Visé

Het gemeentebestuur van Vilvoorde

Het gemeentebestuur van St.-Kruis

L'administration communale de Herve

Het gemeentebestuur van Lier

Het gemeentebestuur van St.-Truiden

De stad Diksmuide

Het gemeentebestuur van Turnhout

De stad Brugge

Het gemeentebestuur van Mechelen

Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etterbeek

Le Comte D'Ursel, Moulbaix

Le Vicomte Pouillet, Uccle

Madame Vve Thibaut Dinant

Madame Truffaut, Liège

Melle Pipijn, Uccle

Monsieur Solvay, La Hulpe

Monsieur Cassette, Ath

Monsieur Brialmont, Marcinelle

Monsieur Houdain, Marcinelle

Monsieur Hamoir, Etterbeek

De Heer Boydens, Oostende

L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles

Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles

De Heer De Hondt J., Oostende

De Heer Verhaeghe, Forest

De Heer De Preitere, Kortrijk

Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre

Monsieur Dhont A., Schaerbeek

De Heer Elslander, Pulle

Monsieur Latinis, Wezembeek-Oppem

De Vereniging der Oudgedienden ZM - Limburg

- Mr. Derwae

Monsieur François, Auderghem

Monsieur Janssens, Uccle

De Heer Decuf, Oostende

Monsieur Geonot, Couillet

Monsieur Pallemaerts, Watermael-Boitsfort

Monsieur Goessens, Lessines

Monsieur Léonard, Jette

N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.

Antwerpen

De Heer Windey, Steendorp

De Brouwerij Van Haecht, Gent

De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen

De Heer Naudts, Oostakker

Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek,

Brugge

Monsieur Goor Marc, Etterbeek

Monsieur De Keyser, Watermael-Boitsfort

De Heer Bouchat, Leuven

General Engineering & Trading Cy Antwerp

Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen

The General Stores Shipchandlers Ostend -

Mr. Declercq

SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre

Monsieur Nys, Bruxelles

De Heer Vandenbroecke, Bredene

Monsieur Marsigny, Dinant

Monsieur Bouillet, Limal

The North Sea Yacht Club, Oostende

De Scheepsbouwwerven Boel & Zonen, Temse

De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-

wezen, Oostende

N.V. Verenigde Energiebedrijven van het Schel-

deland - EBES - Oostende

Anonyme

De Heer De Bie, Buizingen

De Heer Vleurinck, Destelbergen

P.V.B.A. Bogard & Cie, Antwerpen

De Heer Dubois, Gentbrugge

Caddy-Tailors, Oostende

Le Comité National De Propagande Maritime,

Etterbeek

Dr. Verhaeghe, Eeklo

De Heer Gouwy, Oostende

Monsieur Declodt, Ixelles

Monsieur Schilling, Uccle

L'association des Amis de l'école autonome

de l'Etat, Oostende

De Heer Carlier, Antwerpen

Les établissements Brûle, Schaerbeek

Monsieur Mey, Mouscron

De Heer Glorieux, Spiere

S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen

Monsieur Cléban, Ixelles

Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy

Mercantile Marine Antwerpen

Monsieur Beernaerts, Lasne

De Heer Deroo, Gent

De Heer Dautricourt, Knokke

De Generale Bankmaatschappij, Brugge

N.V. Cogama, Herentals

Monsieur Carly, Ixelles

Restaurant „Koninginnehof” - Oostende

Hotel Wellington, Oostende

Monsieur Franckx, Forest

Monsieur Pierret, Berchem St.-Agathe

Monsieur Lejeune, Braine l'Alleud

De Heer Van Haverbeke E., Oostende

De Heer Decrop, Loppem

De Heer Vyncke, Westerlo

Monsieur Pierard, Saint Servais

De Heer Heynen, Antwerpen

Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen

De Heer De State, Ekeren 2

De Heer Boonen, Wilrijk

Monsieur Delcourt, Liège

Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute

De Heer Van Hellemont, Berchem

Monsieur Pouillet J., Uccle

Monsieur Dorsimont, Dilbeek

Monsieur Pringiers, Bruxelles

De Heer Ingelbrecht, Kapellen

Monsieur de Gheldere, Bruxelles

Monsieur Gérard, Flémalle-Haute

Yachting Club Koksijde

De Heer Leyssen V.O.Z. Limburg

Cockerill Yards Hoboken

L'Ecole Royale des Cadets, Laeken

Monsieur Herry, Magistrat, Mons

De Heer Cools, Brugge

N.V. Armement Deppe S.A. Antwerpen

Phoenix Oil Products, Schoten

De Heer Conings, Gent

De Heer Wolf, Oostende

De Heer Mattheeuws P. St-Andries

Afgesloten op datum van 7 sept. 1970

Clôture à la date du 7 sept. 1970

CASINO-KURSAAL OOSTENDE

WEEK-ENDS GASTRONOMIQUES 1970-71

placés sous l'égide de l'association
«Châteaux-Hôtels de France»

GASTRONOMISCHE WEEKEINDEN 1970-71

met medewerking van de vereniging
«Kasteel-Hotels van Frankrijk»

7 - 8 nov. 1970	:	«LE PRIEURE» - Villeneuve-lès-Avignon (Gard)
14 - 15	:	«CHATEAU DE PRANGEY» - Prangey (52 - Hte-Marne)
21 - 22	:	«HOSTELLERIE DE RIVE-REINE» - Mont-Saint-Père (02 Aisne)
28 - 29	:	«HOSTELLERIE DU PRIEURE» - Chênehutte-les-Tuffeaux (49 M. & L.)
5 - 6 dec.	:	«DOMAINE DE BEAUVOIS» - Luynes (37 Indre-Loire)
12 - 13	:	«LE ROYAL CHAMPAGNE» - Champillon (51 Marne)
16 - 17 jan. 1971	:	«HOSTELLERIE DU MOULIN» - Molinos par Villeneuve-l'Archevêque (89 Yonne)
23 - 24	:	«CHATEAU DE BRINDOS» - Anglet-près-Biarritz (64 B. Pyr.)
30 - 31	:	«CHATEAU DE MEYRARGUES» - Meyrargues (13 B. du R.)
6 - 7 fév.-féb.	:	«CHATEAU ST-PHILIP» - St-Nicolas-de-la-Balmerie (47 Lot & Gar.)
13 - 14	:	«HOSTELLERIE DU PARC DE DIANE» - Boulay-Morin (27)
20 - 21	:	«HOSTELLERIE DU CHATEAU DE LA CHEVRE D'OR» - Eze-Village (06 - AM)
6 - 7 mars-maart	:	«CHATEAU D'ARTIGNY» - Montbazou (37 Indre & Loire)
13 - 14	:	«CHATEAU DU DOMAINE DE ST-MARTIN» - Vence (06 - A.M.)
20 - 21	:	«MOULIN DU MAINE BRUN» - Asnières-sur-Nouère (16 Charente)
27 - 28	:	«LE JULES CESAR» - Arles (13 Bouches-du-Rhône)
24 - 25 avr. - avr.	:	«CHATEAU DE CASTEL-NOVEL» - Varetz (Corrèze)

2 PERS. : 1.100,— Frs. B. — 1 PERS. : 700 Frs. B.

INVITATION, PAR LA DIRECTION DU CASINO-KURSAAL, POUR LA NUIT DU SAMEDI AU DIMANCHE (OU DU DIMANCHE AU LUNDI), DANS UN HOTEL DE PREMIER ORDRE D'OOSTENDE (PETIT DEJEUNER INCLUS).

MAIS AUPARAVANT... GRANDE NOUVEAUTE POUR CET HIVER !!!

Venez vous détendre en tenue «RELAX» chaque vendredi soir à partir de 21 h. à l'

UITNODIGING DOOR DE KURSAAL-DIREKTIE : LOGIES VAN ZATERDAG OP ZONDAG OF ZONDAG OP MAANDAG (PLUS ONTBIJT) IN EEN EERSTE-RANGS-HOTEL VAN OOSTENDE.

MAAR VOORAF... GROTE NIEUWIGHEID VOOR DEZE WINTER !!!

Elke vrijdagavond - relaxavond vanaf 21 uur

«OSTEND FRIDAY CLUB»

où vous attendront un buffet composé de spécialités régionales belges et l'orchestre Merino Costa.

in de night-club «La Champagne», waar een «tafeltje dek U» op U wacht — een buffet waaraan U zich naar hartelust kan bedienen.

Openingsavond — Soirée d'Ouverture
6 NOV. 1970

Inlichtingen — Renseignements
CASINO-KURSAAL — 8400 OOSTENDE
T. (059) 751.11

EDITEUR RESPONSABLE - VERANTWOORDELIJK UITGEVER
J.C. Liénart H. Serruyslaan, 14 8400 Oostende.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

17°. jaargang neptunus 1970 17°.année

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimens-
trielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende 1
— uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs
per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150
fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere -
honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende
cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende
rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre
de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten
bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union
de la presse périodique belge — imprimé en Belgique : chez
imp. "de vuurtoren" tél. 059-751.32 à oostende — in België
gedrukt bij druk. "de vuurtoren" tel. 059-751.32 te oostende

Clichés : Van Uffelen. Tel. (09) 25.47.68. Gent.

